Année 1951. — N° 5. Le Numéro : 7 francs. 22 Mars 1951.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

AVIS ET RAPPORTS DU CONSEIL ÉCONOMIQUE

ABONNEMENTS : METROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 250 fr.; ETRANGER : 450 fr.
(*Compte chèque postal:* 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1951

Séances des 20 et 21 Mars 1951.

SOMMAIRE

Le problème de la construction navale.
Les productions agricoles dans les territoires d'outre-mer.
Les prestations familiales.

LA CONSTRUCTION NAVALE

LE PROBLEME DE LA CONSTRUCTION NAVALE

(*Question dont le Conseil économique s'est saisi, en application des articles 1er et 2 de sa loi organique du 27 octobre 1946 et de l'article 25 de son règlement intérieur.*)

1° Rapport présenté, au nom du Conseil économique, par M. Louis Thoumyre.

Au cours de sa session du 7 novembre 1950, le Conseil économique a décidé de se saisir, à la demande du groupe des travailleurs C. F. T. C., « des projets étudiés par le Gouvernement pour assurer la sauvegarde de l'industrie de la construction navale » et d'en confier l'étude aux commissions réunies de la production industrielle et des transports, des postes, télégraphes et téléphones et du tourisme.

Ces commissions, après avoir procédé à de longs échanges de vues et entendu notamment les représentants du ministre de la marine marchande et du ministre de l'industrie et du commerce, ainsi que le président de la chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines, ont décidé, dans leur séance du 22 février 1951, de présenter au Conseil, dès avant le dépôt du projet de loi préparé par le ministère de la marine marchande, une proposition de résolution, tendant « à attirer l'attention des pouvoirs publics sur l'urgence du problème et la nécessité d'arrêter au plus tôt des mesures susceptibles d'aider l'industrie de la construction navale ».

Tel est le principal objet de ce rapport.

Le Conseil économique a, par ailleurs, cru devoir étendre son étude à la construction fluviale rhénane, dont la situation présente de grandes analogies avec celle de la construction maritime. Après avoir entendu le représentant du directeur de l'office national de la navigation et le président de la Société des chantiers et ateliers du Rhin, il a, avec l'autorisation du bureau, délégué une mission d'enquête à Strasbourg.

Les renseignements recueillis, au cours de cette enquête et à l'occasion des auditions précitées, ont convaincu vos commissions que, parallèlement au problème de la construction maritime, se posait celui de la construction rhénane et que ce dernier ne constituait, en définitive, qu'un aspect particulier d'un problème plus général: celui des prix de la construction, qu'elle soit navale ou fluviale, quand elle est exposée à la concurrence internationale.

I. — Situation de l'industrie de la construction navale et de la construction fluviale rhénane

A. — *La construction navale.*

Il y a un an, lorsque le problème de la construction navale s'est posé aux pouvoirs publics, la situation de cette industrie ne paraissait pas immédiatement critique. Presque tous les chantiers avaient encore à exécuter des commandes, au titre de la reconstitution de la flotte. Ils le devaient principalement à l'Etat qui, en application de la charte-partie conclue le 15 septembre 1940, a, dès la libération, établi et financé un programme de reconstruction de la flotte sinistrée.

Mais ce programme touchait à son terme et déjà apparaissaient les premiers symptômes de crise: la courbe des lancements de navires s'infléchira en 1951 et sa baisse s'accentuera en 1952.

Ces symptômes trouvent malheureusement leur confirmation dans la situation actuelle. L'achèvement du programme de reconstruction de la flotte est freiné par des difficultés finan-

cières. Sur les 15.452 millions de crédits que le ministre de la marine marchande est autorisé à engager, en 1951, pour la reconstruction de la flotte de commerce et de pêche et pour la remise en état de navires affrétés, 5.252 millions sont destinés à couvrir des augmentions de prix concernant les opérations en cours. Il ne reste que 9 milliards pour les travaux neufs, ce qui permettra de mettre en chantier 35.000 tonneaux environ, dont 30.000 de paquebots mixtes, sur les 120.000 qui restent à construire.

Les chantiers trouveront, il est vrai, un complément d'activité dans l'exécution des commandes militaires, mais celles-ci sont peu importantes. Elles comprennent:

Deux escorteurs de première classe de 2.700 tonnes;
Deux escorteurs de deuxième classe de 1.500 tonnes;
Treize dragueurs côtiers de 300 tonnes,

soit un total de 12.300 tonnes, auquel il convient d'ajouter la refonte et la modernisation du croiseur ex-italien *Château-Renault* (300 tonnes) et la construction de quelques engins de servitudes (six citernes à essence ou à gas oil de 200 tonnes).

La réduction des commandes de l'Etat est-elle compensée par le développement des commandes privées ?

La flotte de commerce française, bien que reconstituée dans son tonnage d'avant-guerre, compte encore 188 unités de plus de vingt ans d'âge, représentant 650.000 tonneaux et un tonnage important de liberty ships et de pétroliers T 2 qui assurent le trafic dans des conditions souvent peu économiques. Ainsi, un tonnage important devra être remplacé, dans un avenir rapproché. En outre, la flotte pétrolière, en raison des nouveaux développements prévus dans la consommation de carburant, a fait l'objet d'un plan qui doit lui donner, d'ici 1955, une portée en lourd de 915.000 tonnes.

La capacité de production de nos chantiers navals étant d'environ 200.000 tonneaux par an (1), le rajeunissement de la flotte conjugué avec l'exécution des dernières tranches du programme de reconstitution, devrait permettre d'assurer, pendant quelques années, le plein emploi des chantiers, à condition que les commandes des armateurs français soient réservées aux chantiers français. Or, tel n'est pas le cas.

A la suite de la hausse des taux de fret, qui ont pratiquement doublé entre juillet 1949 et janvier 1951, les carnets de commandes des chantiers étrangers se sont très largement garnis et leur garantissent une pleine activité, pour les années 1951 et 1952.

Au 1er juillet 1950, les chantiers suédois avaient en construction 60 bâtiments, représentant 306.840 tonneaux et 115 bâtiments en commande d'une jauge totale de 715.790 tonneaux. A la même époque, le Danemark construisait 28 bâtiments (120.260 tonneaux) et disposait d'un carnet de commandes de 33 bâtiments (184.810 tonneaux). Au 1er janvier 1951, les chantiers britanniques avaient en construction 330 bâtiments, représentant 2.044.000 tonneaux et 3.500.000 tonneaux de commandes.

Actuellement, le carnet de commandes des chantiers français ne dépasse pas 84.000 tonneaux en 1951 et atteint à peine 70 à 75.000 tonneaux en 1952, c'est-à-dire à peine la moitié du tonnage des bâtiments lancés en 1950 (177.000 tonneaux).

Les commandes privées ont, d'ailleurs, un caractère tout à fait exceptionnel. Elles n'ont pu être engagées que grâce à un financement très particulier et d'une portée très limitée, connu sous le nom de plan Truptil. Celui-ci consiste en prêts à très faible intérêt, effectués par le Crédit national et portant seulement sur une fraction du prix du navire. Ces prêts sont accordés dans la limite d'un crédit global d'un milliard attribué, en 1950, sur le fonds de modernisation et d'équipement.

Enfin, bien que, sur le marché international, les appels d'offres se soient multipliés depuis six mois, l'industrie française n'a pu recueillir que de très rares et peu importantes commandes, portant à peu près uniquement sur des engins de servitude qui pouvaient difficilement faire l'objet d'une production en série.

A différentes reprises, des offres intéressantes portant principalement sur des pétroliers, ont été faites aux chantiers français. Ceux-ci, en raison de leurs prix trop élevés, n'ont pu participer à l'attribution des commandes.

(1) Les représentants de la construction navale ont déclaré, en différentes occasions et notamment devant vos commissions, que la capacité de production des chantiers était de l'ordre de 300.000 tonneaux. La contradiction entre ce chiffre et celui de 200.000, mentionné dans le rapport, n'est qu'apparente. Le premier, en effet, est établi en prenant pour base de calcul le navire de spécification la plus simple et comprend le tonnage susceptible d'être réparé; le second, au contraire, ne concerne que les constructions neuves et prend comme base de calcul une moyenne, qui tient compte de la diversité des types de navires courants construits dans nos chantiers.

Il y a là une situation inquiétante, qui mérite d'être examinée sérieusement. Elle met en jeu l'avenir d'une industrie qui tient dans l'économie française une place importante et occupe directement 45.000 salariés, tandis qu'elle fait vivre, par les commandes qu'elle passe à diverses branches de l'industrie nationale, près de 80.000 personnes.

B. — *La construction rhénane.*

La construction fluviale rhénane est une industrie récente. Elle est essentiellement constituée par la société d'économie mixte des chantiers et ateliers du Rhin, créée en 1936 et dont le chantier est installé à Strasbourg. Elle comprend, en outre, deux autres chantiers situés, l'un à Duisburg (Allemagne), l'autre à Dordrecht (Hollande), qui sont gérés pour le compte de l'office national de la navigation, le premier, par la société des chantiers et ateliers du Rhin, le second, par la compagnie générale de navigation du Rhin.

Le chantier de Strasbourg est équipé selon les conceptions les plus modernes (soudure électrique, préfabrication), il comprend 18 cales de 130 mètres de long, et emploie un effectif de 5 à 600 ouvriers, mais sa capacité de production excède de beaucoup les besoins de renouvellement de la flotte rhénane, dont l'usure est notablement moins rapide que celles des navires de mer. Or, la reconstitution du parc rhénan est aujourd'hui pratiquement terminée. Les autorisations de payement nécessaires à son achèvement ne s'élèvent qu'à un total de 170 millions, dont 100 millions pour la finition des automoteurs neufs et 70 pour couvrir les augmentations de dépenses relatives aux travaux de remise en état des bateaux renfloués.

Il ne reste donc, pour ce chantier, indépendamment des réparations, que la possibilité de participer aux soumissions internationales, ce qui implique que ses prix ne soient pas supérieurs aux prix étrangers. Or, bien que, sur de nombreux points, sa situation semble meilleure que celle des chantiers maritimes, ses prix de revient sont sensiblement plus élevés que les prix allemands.

D'où la nécessité, pour lui, de s'orienter de plus en plus vers la construction de péniches de canal ou d'engins de servitude portuaire et surtout de rechercher, souvent d'ailleurs avec succès, des débouchés dans les pays éloignés comme l'Egypte ou l'Amérique du Sud, en construisant des matériels spéciaux.

II. — Comparaison des prix français et étrangers

A. — *Les écarts de prix.*

Pour matérialiser, sinon pour chiffrer exactement l'écart entre les prix de construction français et étrangers, on examinera le résultat des dernières soumissions internationales (1950).

1°. *Cargos.* — Appel fait par un armateur français, pour un cargo de 15.000 tonnes.

Chantiers.	Prix moyen proposé (indice).
Hollande	100
Grande-Bretagne	105
France	172

Les prix français semblent manifestement élevés. Pour un cargo de moindre tonnage, qui semble devoir coûter 5 à 7 p. 100 de moins que le cargo en cause, le prix demandé par deux chantiers français est de 141 (sans taxe locale).

2°. *Bananiers.* — Appel fait par un armateur français, pour bananier de 2.800 tonnes.

Chantiers.	Prix moyen proposé (indice).
Danemark	100
Grande-Bretagne	109
France	172

Les spécifications des navires offertes par le Danemark et la Grande-Bretagne sont moins poussées que celle des navires français. L'armateur estime qu'à spécification identique, les prix danois et anglais auraient été de 104 et 114.

Le rapport $\frac{\text{prix français}}{\text{prix danois}}$ serait alors de 1,65.

3°. *Pétroliers.* — La soumission la plus récente, dont les résultats aient été communiqués aux commissions, a été effectuée à Stockholm en décembre 1949, à la demande des armateurs brésiliens, pour des pétroliers de 16.000 tonnes.

Chantiers.	Prix moyen proposé initialement (indice).	Prix finalement proposé.
Suède	100	100
Grande-Bretagne	118	108
France	176	143

Des appels d'offres ont été récemment faits par les U. S. A., pour la construction de pétroliers de gros tonnage (40.000 tonnes). Les prix proposés par les chantiers français (de 30 à 40 p. 100 supérieurs aux prix étrangers) n'ont pas permis de prendre leurs offres en considération.

4°. *Paquebots.* — Les paquebots n'ont pas fait l'objet de soumissions internationales, depuis la guerre. On estime généralement que, dans ce domaine, la situation de la construction française est moins défavorable et que le rapport entre les prix français et anglais est de l'ordre de 1,4.

Il est à noter cependant que le manque de shipping qui sévit dans le monde a fait bénéficier les chantiers étrangers d'un afflux de commandes considérable et entraîné une hausse corrélative des prix internationaux. L'écart entre ceux-ci et les prix français s'est donc légèrement atténué.

D'une façon générale, on estime que le rapport $\frac{\text{prix français}}{\text{prix étrangers}}$ a varié au cours des dernières années de 1, 3 à 1,6, suivant le type de navires. Il varie suivant l'importance relative de l'appareil moteur et de la coque. Là où l'appareil moteur représente une part très importante dans le prix du navire (remorqueur), le rapport est relativement faible; là, au contraire, où la coque est l'élément principal, l'écart est plus sensible (cargo, bananier).

Pour la construction rhénane, l'écart entre les prix français et les prix allemands est de l'ordre de 20 à 23 p. 100. Il atteint 30 p. 100, pour certains matériels d'exportation soumis à la concurrence britannique. Quant aux chantiers hollandais et belges, la hausse qui est intervenue, depuis six mois, sur les prix des matières et les salaires, ne leur permet plus de concurrencer efficacement la construction française.

B. — *Les causes.*

A quoi tiennent ces écarts de prix ?

Ils tiennent principalement au régime protectionniste, à la structure du marché national, au coût élevé des matières premières, notamment des produits sidérurgiques et à l'importance des frais généraux et, accessoirement, aux charges de main-d'œuvre.

1° *Le régime protectionniste.* — Au milieu de toutes les industries françaises, la situation de l'industrie de la construction navale semble exceptionnelle. Il n'en est point d'autres, en effet, qui, ayant à employer des matières dont l'importation en France est frappée d'un droit ou contingentée, ne soient défendues contre l'importation de produits étrangers similaires aux siens. Or, le marché intérieur français de navires ne peut être protégé, car l'armateur exploite des lignes soumises à la concurrence étrangère. Il ne se différencie pas du marché international.

La politique de protection, sous forme de droits de douane ou de contingentement des principales industries nationales et notamment de la sidérurgie, a un double effet:

Sur le prix des matières ou produits semi-finis ou fabriqués approvisionnés, en particulier, par les chantiers navals;

Sur les charges de main-d'œuvre et de frais généraux, par l'intermédiaire du coût de la vie et des indices économiques, qui en dépendent étroitement.

2° *La structure du marché.* — Le marché intérieur français qui, normalement, constitue le principal débouché de nos chantiers navals est un marché étroit, par comparaison au marché britannique. Les chantiers français ont produit annuellement, entre les deux guerres, en dehors des navires de guerre, une moyenne de 70.000 tonneaux de navires marchands de tous types, contre 700.000 tonneaux, soit dix fois plus en Angleterre.

Par ailleurs, cette production a connu, depuis le début du siècle, des oscillations considérables, fort nuisibles à la marche d'une industrie lourde, exigeant de grosses immobilisations de capitaux.

Les circonstances exceptionnelles mises à part, les écarts constatés, en temps de paix, sont considérables et sans proportion avec ceux qu'on pourrait noter dans la plupart des industries. En réalité, la construction navale qui se trouve placée dans la situation d'une industrie qui ne produirait que pour le marché international, est particulièrement sensible aux variations de ce marché.

D'où:

L'impossibilité de passer aux industries de base des commandes suffisamment importantes, pour obtenir des conditions intéressantes;

L'impossibilité de sous-traiter des ensembles importants à des industries spécialisées;

L'impossibilité, pour les industries accessoires de l'industrie de la construction navale, de disposer d'un marché intérieur assez large pour bénéficier des avantages de la production en série.

D'autre part, la diversité des besoins de l'armateur français (qui exploite plus volontiers des lignes régulières qu'il ne se livre au tramping) le rythme irrégulier des commandes et la nécessité aussi, pour les chantiers, de répondre périodiquement aux demandes de la marine militaire, rendent toute véritable spécialisation des chantiers malaisée et difficilement réalisable la production, à partir d'un prototype.

Le caractère polyvalent des chantiers a des répercussions sur les différents postes du prix de revient:

Sur le prix des matières premières incorporées;

Sur le rendement de la main-d'œuvre, en raison des temps morts dans la production et de la difficulté de prévoir une utilisation harmonieuse des différentes spécialités professionnelles;

Sur les frais généraux, en raison de la nécessité, pour les chantiers, de disposer d'un personnel, de bureaux d'études et de cadres étoffés, d'installations très importantes et d'un outillage parfois surabondant, de manière à faire face à des constructions complexes, aussi bien qu'à des constructions simples.

Les études techniques poursuivies en 1943, sous l'égide du C. O. C. N., ont, en effet, montré qu'une fabrication d'après un prototype permettrait de réaliser une économie d'environ 2 p. 100, la répétition d'une même fabrication pouvant, de son côté, entraîner une économie de l'ordre de 7 p. 100 pour le deuxième bateau et de 1 p. 100 supplémentaire pour les suivants (1).

On pourrait s'étonner qu'à l'occasion de la reconstruction des chantiers sinistrés, un effort de spécialisation plus complet et plus durable n'ait pas été tenté. En fait, l'insuffisance des commandes et surtout leur irrégularité, d'une part, les spécifications souvent exigées par les armateurs, de l'autre, rendent difficile la construction en série. Si l'on considère la décade 1928-1937, on constate, en effet, que 80 p. 100 des commandes paquebots ont été passées entre 1928 et 1932 et qu'il n'a pas été construit de cargos ordinaires pendant 5 ans. D'où la nécessité, pour le chantier, d'être polyvalent, s'il veut maintenir son activité.

Enfin, la dispersion des ports entraîne, dans une certaine mesure, celle des chantiers: ceux-ci sont, pour la plupart, éloignés des centres industriels du pays et des usines dont ils mettent en œuvre les produits. Il en résulte des frais de transport souvent considérables;

3° *Le prix des matières premières et des produits fabriqués* (2). — Le prix des matières et des produits fabriqués incorporés dans le navire représente, en moyenne, 50 p. 100 du prix de revient du navire.

a) Produits sidérurgiques. — Avec une moyenne mensuelle de 5.580 tonnes, la consommation directe de la construction navale n'a représenté, en 1949, que 1,80 p. 100 de la production sidérurgique française, mais, si l'on tient compte du tonnage de fonte et d'acier incorporé dans l'appareil moteur et les auxiliaires montés à bord du navire, le pourcentage atteint 2,80 p. 100.

Sans être un important client, la construction navale n'est donc pas un consommateur négligeable.

L'incidence du prix des produits sidérurgiques sur le prix de revient d'un navire est décisive. Pour un cargo, dont le poids s'élève à 4.700 tonnes, le constructeur utilise 3.400 tonnes de tôles et de profilés. Si l'on considère, en outre, le tonnage incorporé dans l'appareil moteur et les auxiliaires de bord, on constate que le prix des produits sidérurgiques atteint et même dépasse 40 p. 100 du prix de revient du bateau.

Or, d'après les estimations du chef de service de la sidérurgie et des représentants de la chambre syndicale de la construction navale, il semble qu'il y a six mois, les tôles et les profilés en acier Martin étaient de 45 à 55 p. 100 plus chers en France qu'en Angleterre.

Cependant, la comparaison des prix des produits sidérurgiques français et étrangers est rendue difficile par le fait que, d'un pays à l'autre, les prix de base ne s'appliquent généralement, ni à la même qualité, ni aux mêmes conditions de livraison.

L'examen des factures montre qu'en raison des spécifications demandées par la construction navale, ces différences de prix se trouvent, en réalité, sensiblement aggravées.

(1) Enquête sur l'industrie de la construction navale (service de l'expertise économique d'Etat), p. 136.

(2) On trouvera, en annexe, un tableau comparatif des prix français et étrangers.

Il est à noter que les prix des produits sidérurgiques ont subi, depuis quelques mois, une hausse considérable sur le marché international. En France, du fait de la taxation des prix, il n'y a pas eu de hausse, de sorte qu'actuellement, le déséquilibre qui existait entre les prix étrangers et les prix français s'est inversé, les premiers étant généralement plus élevés que les derniers. Cette situation, il convient de le préciser, est tout à fait momentanée; des négociations sont actuellement en cours au ministère des affaires économiques, en vue d'aligner sur les prix internationaux les prix intérieurs français, qui ne permettent plus à l'industrie sidérurgique d'effectuer ses amortissements.

Ces différences de prix, s'expliquent, d'ailleurs, dans une large mesure, par la structure différente des industries. La sidérurgie française est essentiellement productrice d'acier Thomas, la fabrication Martin ne revêtant pour elle qu'un caractère secondaire et complémentaire. Les sidérurgies anglaise, allemande et américaine, au contraire, emploient principalement le procédé Martin. Leur capacité de production massive, jointe à divers avantages d'approvisionnement (minerais hématites, ferro-alliage, coke sidérurgique, etc...) leur permettent d'arriver à des prix de revient, sans comparaison avec ceux obtenus en France.

Or, pour des raisons d'ordre technique et souvent, semble-t-il, de sécurité, les ingénieurs du génie maritime, font obligation à la construction navale française d'employer l'acier Martin.

Enfin, il convient de signaler qu'en France, le prix de base ne s'appliquant que dans un étroit intervalle de spécifications, les tôles et les profilés de grandes dimensions qui sont utilisés dans la construction navale, font l'objet de majorations pour écarts de classe. En Angleterre, par contre, le prix de base s'applique dans un intervalle suffisamment large, pour ne pas faire supporter aux chantiers des majorations de prix.

On peut cependant espérer que, dans un avenir prochain, grâce aux deux trains de laminage récemment installés ou en cours d'installation en Lorraine et dans le Nord, les prix des tôles fortes baisseront;

b) L'appareil moteur. — Les prix des moteurs Diésel utilisés sur cargos courants varient selon leur puissance, entre 150 et 260 millions. Ils sont supérieurs d'environ 30 p. 100 aux prix étrangers.

Sous le régime de la reconstruction de la flotte marchande, l'usage s'est établi de ne pas considérer le moteur comme sous-traité, mais comme un élément à part, sur lequel le chantier ne prélève aucun bénéfice;

c) Les auxiliaires de bord. — La construction navale groupe, sous le terme générique d'auxiliaires, des matériels divers qui ne se rencontrent généralement que sur les navires: appareils à gouverner, treuils, cabestans, etc.

L'industrie française des auxiliaires, bien que très ancienne (elle date du milieu du XIXe siècle), a toujours végété. L'insuffisance de la protection douanière l'a exposée à la concurrence britannique et danoise et, par conséquent, lui a interdit de se développer et d'abaisser ses prix. Ceux-ci sont, aujourd'hui encore, nettement supérieurs aux prix anglais. Toutefois, l'effort de normalisation qui vient d'être réalisé dans cette industrie, sous l'égide du ministère de la marine marchande, devrait lui permettre de réduire ses prix dans un avenir très prochain;

4° *Les frais généraux.* — Les frais généraux représentent approximativement 27 à 28 p. 100 du prix de revient du navire. Il est extrêmement difficile d'évaluer de manière exacte et, en tout cas, impossible de vérifier l'excédent des charges de frais généraux des chantiers français sur celles de leurs concurrents étrangers les mieux placés, c'est-à-dire les chantiers anglais ou scandinaves.

On peut cependant considérer que cet écart, variable suivant les types de navires construits, suivant le processus de production et suivant les méthodes comptables adoptées dans les établissements, peut représenter peut-être de 15 à 25 p. 100 des charges des frais généraux en France.

D'après les bilans établis pour l'exercice 1948 par deux chantiers français, les charges indirectes se décomposeraient de la façon suivante (1):

	1er chantier.	2e chantier.
Appointements et charges sociales	19,9	28,8
Autres frais administratifs	19,1	11
Fonctionnement des immobilisations	15,8	14,7
Entretien	19,3	23,2
Amortissements	16,8	11,1
Charges financières réelles	3,8	6,9
Charges financières calculées	5,3	4,3
	100	100

(1) Enquête du service de l'expertise économique d'Etat.

La fraction la plus importante est constituée par les appointements. Ce fait s'explique, notamment, par l'importance des bureaux de dessin, qui représentent, en moyenne, 30 p. 100 de la main-d'œuvre directe. Le poste entretien est relativement plus élevé que dans les arsenaux de la marine militaire et les chantiers étrangers. Il semble, en effet, que les constructeurs français auraient tendance à faire durer leurs immobilisations, ce qui les conduit à prévoir, pour le matériel, un entretien prolongé et coûteux.

Dans la construction rhénane, la part des frais généraux dans le détail du prix de revient est légèrement inférieure (25 p. 100). Il faut en rechercher l'explication dans la simplification relative des types de navires construits et, partant, dans une spécialisation plus poussée du personnel.

Enfin, l'obligation, pour les constructeurs, de manier d'importants capitaux fait peser sur le prix du navire des charges financières particulièrement élevées, si l'on considère que le loyer de l'argent est, en France, sensiblement plus élevé qu'en Angleterre;

5° *Les causes accessoires.* — Parmi les autres raisons invoquées par l'industrie de la construction navale pour expliquer le coût élevé de sa production, il convient de citer:

a) Les charges de main-d'œuvre. — Celles-ci représentent 22 à 23 p. 100 du prix de revient du navire dans les chantiers maritimes et environ 25 p. 100 dans les chantiers rhénans.

Les différents renseignements statistiques communiqués au Conseil économique montrent que les salaires français (charges sociales comprises) sont généralement moins élevés qu'à l'étranger. Plus élevés que les salaires hollandais et italiens, ils sont sensiblement comparables aux salaires allemands (1) et inférieurs aux salaires anglais, suédois et américains.

Il reste cependant que les charges salariales sont, dans l'ensemble, plus lourdes pour les chantiers français que pour la plupart des chantiers étrangers. Cela tient à la faible productivité des chantiers français. La commission du plan admettait, en effet, dans son étude de juillet 1949, que le nombre d'heures passées à la construction d'un navire en Angleterre est de 40 p. 100 inférieur à celui constaté dans les chantiers français.

En effet, les chantiers navals sont, le plus souvent, enclavés dans des agglomérations et ne peuvent que difficilement procéder aux extensions réclamées par la mise en œuvre des méthodes modernes (préfabrication, soudure). Cette situation constitue un premier obstacle à une organisation du travail rationnelle.

Celle-ci supposerait, en outre, que le planning établi soit rigoureusement respecté. En fait, les plans d'exécution sont constamment soumis aux services techniques de l'armateur et les travaux fréquemment modifiés, en cours d'exécution.

Enfin, l'absence de spécialisation rend les travaux beaucoup plus irréguliers et beaucoup moins homogènes qu'en Angleterre, par exemple. Un même ouvrier est appelé à travailler successivement sur un paquebot, sur un navire de guerre, sur un cargo et cela sur les parties les plus diverses du navire. Quelle que soit sa valeur professionnelle, son rendement ne peut être le même que s'il était véritablement spécialisé. De même, le passage incessant de la fabrication d'un type de navire à un autre type fait supporter au prix de revient le coût d'une organisation et d'immobilisations disproportionnées à l'objet poursuivi.

b) Les charges fiscales. — Depuis les lois du 1er avril 1928 et du 10 avril 1929, les constructions navales sont exonérées de l'impôt sur le chiffre d'affaires, devenu aujourd'hui la taxe à la production. En réalité, la construction navale ne bénéficie pas intégralement des avantages que la législation lui a accordés. L'administration, en effet, n'applique l'exonération, ni à toutes les matières, ni à tous les sous-traitants.

La construction navale reste, en outre, assujettie à la taxe locale et à la taxe de transaction. On estime que le total de ces deux taxes représente environ 4,12 p. 100 du prix du navire et l'ensemble des impôts perçus sur cette industrie 15 à 24 p. 100 (estimation de l'expertise économique).

III. — Les législations françaises et étrangères sur l'aide a la construction navale

A. — *La législation française sur l'aide à la construction navale.*

En vérité, le problème de l'aide à la construction navale n'est pas nouveau. Il s'est posé depuis plus d'un siècle, avec une periodicité qui ne laisse pas d'être inquiétante. Les premières

(1) Les salaires retenus sont ceux de la région d'Hambourg (constructions navales). Dans les chantiers de Rhénanie, on estime généralement qu'il existe un écart d'environ 15 à 20 p. 100 avec les salaires pratiqués à Strasbourg, en tenant compte des charges sociales qui incombent à l'entreprise.

mesures prises en faveur de la construction navale datent de 1881.

Le régime du monopole de pavillon, mis en vigueur sous la Convention, prend fin avec le traité de commerce signé avec l'Angleterre, le 25 octobre 1860 (1). La loi du 19 mai 1866 consacre cette suppression, en abolissant la surtaxe de pavillon frappant les marchandises transportées sous pavillons étrangers. Dès lors, l'armateur, pour faire face à la libre concurrence des frets, devait bénéficier lui-même du jeu de la libre concurrence sur le prix de construction du navire.

Pour dédommager le constructeur du préjudice qu'elle lui cause, la loi de 1866 lui accorde la liberté d'acheter en franchise les matières premières à l'étranger, mais cette protection se révèle illusoire, car la franchise ne porte que sur les matières nettes correspondant au poids du navire fini et non sur les matières nécessaires à sa construction.

Une commission d'enquête, instituée le 20 mars 1870, aboutit à une tentative de protection : la loi du 30 janvier 1872, qui n'est jamais entrée en vigueur, par suite du traité de paix avec l'Allemagne. Une commission extraparlementaire, nommée par décret du 15 octobre 1873, est chargée de préparer une loi de compensation. Ce sera la loi du 20 janvier 1881. L'argumentation de son rapporteur, Dupuy de Lome, vaut d'être rappelée, car elle est reprise aujourd'hui presque intégralement par les constructeurs. « Il ressort de la loi du 19 mai 1866, écrivait Dupuy de Lome, un véritable privilège en faveur des constructeurs étrangers et le régime douanier appliqué à nos constructeurs de navires et de machines marines, comparé à celui des autres industries employant le fer de France, constitue une inégalité devant l'impôt, au préjudice de nos chantiers et ateliers maritimes. En effet, leur situation est exceptionnelle, au milieu de toutes les industries françaises. Il n'en est point d'autres qui, ayant à employer des matières, dont l'importation en France est frappée d'un droit, ne soient défendues contre l'importation des produits étrangers similaires aux siens, par un droit sur le poids net de ces produits, plus élevé que celui frappant l'importation des matières brutes nécessaires à leur confection ».

L'Etat devait donc indemniser les constructeurs, en leur accordant des primes compensatrices, correspondant à la totalité des droits de douane dont ils ne sont pas exonérés.

A la notion de compensation, est bientôt substituée celle de subvention : les lois du 3 janvier 1893 et du 7 avril 1902 accordent une prime, par tonneau de jauge, supérieure au montant des droits d'entrée sur les matières importées.

La loi du 19 avril 1906 peut être considérée comme la formule la plus achevée d'aide directe à la construction navale. Son originalité consiste dans l'établissement de primes décroissantes. Elle a donné d'excellents résultats : entre 1906 et 1914, la flotte marchande s'est accrue de 400.000 tonneaux. Cependant, l'infériorité de la construction navale française vis-à-vis de ses concurrents anglais ne s'en trouve pas diminuée.

La loi de 1906 ayant pris fin en 1918, le problème de l'aide à la construction navale se pose à nouveau en 1923, après l'achèvement du programme de reconstruction de la flotte. Une commission extraparlementaire est nommée. Ses travaux aboutissent au vote des lois du 1er avril 1928, 10 avril 1929, 9 mars 1930, 9 avril 1932, 28 juillet 1933, qui consacrent l'organisation d'un crédit maritime fondé sur l'hypothèque. Le but du crédit maritime est, en fournissant aux armateurs de l'argent à bon marché, de leur permettre de renouveler et de développer leur flotte et, en outre, par le jeu de taux d'intérêt plus faibles pour les navires construits en France, de protéger la construction navale.

A cette protection indirecte, accordée à la construction navale, s'ajoutent des avantages douaniers et fiscaux :

Franchise douanière sur les matières et matériaux, à l'exclusion des machines auxiliaires ;

Exonérations fiscales sur le chiffre d'affaires, l'enregistrement et certaines taxes.

Les résultats de cette formule ont été décevants, mais, dans les années qui ont précédé la guerre, l'activité des chantiers a été maintenue, grâce à la construction d'un important tonnage militaire.

B. — *La législation étrangère.*

Le problème du prix de la construction navale n'est pas particulier à la France. L'Italie et les Etats-Unis rencontrent des difficultés analogues. Il n'est pas sans intérêt de savoir par quels moyens ces deux pays ont cherché à protéger leur construction nationale.

Le *Marchant Marine Act.* — Aux Etats-Unis, les dispositions relatives à la construction navale font partie d'un texte général : le « Marchant Marine Act » du 29 juin 1936. Cette loi permet d'accorder aux industries de la construction navale et à l'armement des subventions, dont le montant est fixé, dans chaque cas particulier, par une commission dite « commission maritime des Etats-Unis ».

Chaque fois qu'un armateur désire passer commande d'un navire, il établit un dossier, comportant les plans et spécifications du bâtiment. Après examen du dossier par les services compétents du ministère de la marine militaire, la construction est mise aux enchères par la commission maritime. La subvention versée est égale à la différence entre le devis du constructeur retenu par la commission et l'estimation faite par celle-ci du coût du même navire dans l'un des principaux chantiers étrangers. Elle ne saurait cependant excéder 33 p. 100 du prix de revient, 50 p. 100 dans des cas exceptionnels. La commission achète elle-même le navire au chantier. L'armateur est tenu de lui acquitter comptant 25 p. 100 du prix qu'elle a payé, le solde étant dû dans un délai de 20 ans, au taux de 3,5 p. 100.

Tout navire subventionné garde la nationalité américaine, pendant vingt ans.

L'attribution de la subvention est assortie de deux conditions :

1° La commission ne doit pas retenir, dans les prix de revient, des salaires inférieurs à un minimum donné ;

2° Les bénéfices de la société subventionnée ne doivent pas dépasser 10 p. 100 du chiffre d'affaires total, le supplément étant récupéré par l'Etat.

La loi italienne du 8 mars 1949, dite loi Saragat. — La loi Saragat permet d'octroyer des subventions aux constructeurs et aux armateurs. Les premiers perçoivent une contribution sur les matériaux ; les seconds une contribution d'amortissement et une contribution d'exploitation.

La contribution sur matériaux est une subvention directe, proportionnelle au prix du navire. Les chantiers bénéficient, en outre, de la franchise douanière à l'importation et de l'exemption des droits de licence.

La contribution d'amortissement varie avec la capacité et la vitesse du navire ; quant à la contribution d'exploitation, elle représente un sixième du prix du navire.

Les navires subventionnés doivent conserver la nationalité italienne pendant 15 ans, sinon les propriétaires sont tenus de rembourser les contributions d'amortissement et d'exploitation. Enfin, des crédits sont prévus pour le financement des constructions, jusqu'à concurrence de 38 milliards de lires et des crédits spéciaux alloués à certaines catégories de navires.

IV. — Les solutions a envisager

Est-il besoin de rappeler que la construction navale, en France, a un triple rôle :

A. — Rôle industriel, parce que cette industrie, qui fait vivre directement 43.000 salariés et 80.000, en comptant les sous-traitants au premier degré, fait participer à sa production, à raison de 50 p. 100 de son chiffre d'affaires, la plupart de nos industries nationales, parce que sa technique très poussée, qui la place à la pointe du progrès industriel et en fait une industrie pilote type, apporte à la science française une contribution remarquable, à bien des égards.

B. — Rôle commercial, parce qu'elle assure l'indépendance de notre armement, en mettant à sa disposition une réserve de moyens indispensables, tant dans les circonstances de crise économique du temps de paix qu'en temps de guerre et parce qu'elle apporte, en outre, une contribution non négligeable à l'équilibre de la balance des comptes, en permettant à nos armements, sans sortie initiale de devises, de se procurer des navires pourvoyeurs de devises.

C. — Rôle militaire, parce qu'elle double la puissance de nos arsenaux, en construisant la moitié de notre flotte de guerre, en temps de paix, en lui assurant, en temps de guerre, la pleine disposition de tout son outillage.

Or, sur les soixante-seize cales dont dispose la construction navale, à peine plus de la moitié étaient occupées au 1er janvier 1950 ; on prévoit que 40 p. 100 seront occupés au mois de juillet prochain et le tiers seulement à la fin de l'année, si de nouvelles commandes ne sont pas passées d'ici-là, aux chantiers. Le ralentissement d'activité, qui a commencé à se manifester, a déjà provoqué une diminution des effectifs des chantiers. Dans la plupart d'entre eux, un chômage partiel sévit.

Cette situation s'aggravera rapidement, si, dans le délai le plus bref, l'armement français n'est pas en mesure de passer des commandes aux chantiers français, c'est-à-dire si les prix de la construction nationale ne sont pas alignés sur ceux de la concurrence étrangère.

(1) A l'exception du trafic entre la métropole et l'Algérie, effectué sous le régime du monopole de pavillon.

La position des chantiers rhénans, sans paraître, dans l'immédiat, aussi critique, recèle néanmoins, pour l'avenir, des risques aussi graves et appelle, par conséquent, des mesures du même ordre.

La baisse des prix de revient de la construction navale ne peut être obtenue que par l'action conjuguée de l'Etat et des chantiers. L'action de l'Etat doit s'exercer sur le poste « approvisionnements » et les charges fiscales, afin que les prix payés par les chantiers s'écartent le moins possible des prix internationaux. De leur côté, les constructeurs doivent s'efforcer d'abaisser au maximum leur coût de production. En tout état de cause, l'aide financière de l'Etat ne devrait intervenir que pour compenser les différences incompressibles, susceptibles de subsister entre les prix français et étrangers.

Les modalités que peut revêtir l'aide de l'Etat sont de deux sortes:

Les premières ont un caractère réglementaire: leur but est d'abaisser, autant que faire se peut, le coût de la construction. Ce sont principalement des mesures fiscales et douanières. Le Conseil économique suggère d'étendre à la taxe de transaction et à la taxe locale l'exonération, déjà acquise pour la taxe à la production.

Il serait, en outre, souhaitable que des facilités d'importation soient accordées à la construction navale et à la construction rhénane. Cependant, afin de sauvegarder les intérêts des industries sous-traitantes, l'importation en franchise doit être limitée aux seules matières ou produits nécessaires à la construction navale, qui ne sont pas fabriqués en France.

Il conviendrait enfin que le prix de vente des matières premières entrant dans la construction navale et notamment des produits sidérurgiques, soit établi en fonction de leur prix de revient réel.

Les autres mesures ont un caractère financier; elles tendent à compenser l'écart subsistant entre le prix de vente français et le prix de vente étranger. Deux formules sont possibles, qui ont d'ailleurs, l'une et l'autre, été appliquées dans le passé. La première consiste en une subvention compensatrice, qui n'est pas versée directement au chantier, mais à l'armateur qui passe commande.

Une minorité (groupe des travailleurs C. F. T. C.) s'est ralliée à cette formule, qu'elle estime d'une application plus simple et plus discrète et, assure-t-elle, d'un contrôle plus facile.

La majorité pense, au contraire, que l'aide à la construction navale doit être entièrement distincte de l'aide à l'armement. Celui-ci doit recevoir des bateaux au prix de la concurrence, quelles qu'en soient les conditions d'achat. Jamais les formules basées sur une contribution d'amortissement n'ont eu la clarté et l'efficacité d'une mesure simple d'aide directe, qui, dans l'ensemble, ne se révèle pas plus coûteuse.

Cette compensation ne doit pas être accordée systématiquement dans tous les cas et son montant doit être adapté à chaque cas particulier, mais, dans le but de limiter l'aide financière à l'indispensable et de ne pas en faire une source de profits pour les chantiers, il conviendrait de lui donner un caractère dégressif. Elle inciterait ainsi les chantiers français, par la modernisation et la rationalisation de leurs installations, à comprimer, autant que faire se peut, les éléments de leurs prix de revient.

A cet effet, le Conseil économique recommande que des facilités soient accordées par l'Etat aux chantiers et à leurs sous-traitants, pour procéder aux investissements, dont l'utilité serait reconnue. Elles pensent aussi qu'il serait possible de développer les moyens d'action et d'étendre le champ d'investigations de l'institut de recherches à la construction navale, en le faisant bénéficier du statut des centres techniques professionnels, tel qu'il est défini par la loi du 22 juillet 1948.

Mais cet ensemble de mesures ne peut être opérant que si les chantiers ont la certitude de disposer, dans les années qui viennent, d'un volume de commandes suffisant.

Il convient, en effet, de ne pas oublier que le programme naval a absorbé, pendant les dix années d'avant guerre, plus de 50 p. 100 de l'activité des chantiers. La capacité de production des chantiers, qui s'est accrue depuis la guerre, se trouve maintenant presque entièrement disponible, pour la seule marine marchande, c'est-à-dire que, pour assurer à ces chantiers un niveau d'activité raisonnable, il faudrait leur commander annuellement, quatre à cinq fois le tonnage marchand moyen d'avant guerre, soit environ 180.000 tonneaux.

Or, si les besoins, qu'imposent le rajeunissement et la modernisation de notre flotte marchande, peuvent légitimer, pendant quelques années, la construction d'environ 150.000 tonneaux, il est à craindre que les difficultés de trésorerie de certains armateurs, ne ralentissent dangereusement le rythme des commandes.

Aussi, est-il indispensable d'assortir l'aide à la construction, de facilités de crédits accordées aux armateurs qui s'adresseraient à des chantiers français, notamment sous forme d'aval ou de lettre d'agrément à la caisse nationale des marchés de l'Etat. Il convient de retenir également toutes les mesures contribuant à augmenter l'emploi du potentiel de production et de la main-d'œuvre, et en particulier d'obliger les compagnies maritimes d'Etat ou d'économie mixte à s'approvisionner dans les chantiers français, et de n'opérer aucune discrimination à l'égard des chantiers étrangers susceptibles de passer commande à l'industrie française.

Le Conseil économique exprime le vœu que le projet d'aide à la construction navale en préparation soit déposé au plus tôt sur le bureau de l'Assemblée nationale et s'inspire dans toute la mesure du possible des principes qui viennent d'être définis.

Enfin, bien qu'il se refuse à faire une distinction de fond entre le problème de la construction maritime et celui de la construction rhénane, il reconnaît que l'aide à accorder peut, suivant les cas, revêtir des modalités différentes et ne souhaite par conséquent voir lier les deux questions que s'il a l'assurance que le dépôt du projet gouvernemental n'en sera pas retardé.

Ces considérations ont amené le Conseil économique à adopter la résolution ci-après.

ANNEXE I

Prix comparés des produits sidérurgiques.

(communiqués par le service de la sidérurgie du ministère de l'industrie et du commerce, le 21 décembre 1950).

I. — *Prix des tôles fortes et des tôles chaudières.*

	TOLES FORTES			TOLES CHAUDIÈRES		
	Angleterre	Allemagne.	France.	Angleterre.	Allemagne.	France.
Prix départ usine.....	19.800	22.500	27 900	21.200	27 700	29.850
Prix rendus dans les chantiers navals français	23.500	26.500	31.500	21.400	31.700	33.100

II. — *Prix des tôles fortes et des tôles chaudières* provenant d'autres pays et rendues sur leurs chantiers.

	TOLES FORTES			TOLES CHAUDIÈRES		
	Anglaises	Allemandes.	Françaises	Anglaises	Allemandes.	Françaises.
Rendues sur leurs chantiers	20.000	23.500	31.500	21.400	27 700	33.100

III. — *Prix des cornières classiques* (100 × 100 × 10).

	ANGLETERRE	ALLEMAGNE	FRANCE
Prix départ usine.....	19.200	22.000	23.170
	En provenance d'Angleterre.	En provenance d'Allemagne.	En provenance de France.
Prix rendus dans les chantiers français.....	22.700	26.000	27.000 (environ).
Prix rendus dans les chantiers nationaux.....	19.400	23.100	27.000

IV. — *Prix des ronds Martin* (12 mm).

	ANGLETERRE	ALLEMAGNE	FRANCE
Prix départ usine.....	21.430	22.000	24.140
	En provenance d'Angleterre.	En provenance d'Allemagne.	En provenance de France.
Prix rendus dans les chantiers français.....	25.100	26.000	28.000
Prix rendus dans les chantiers nationaux.....	21.630	23.100	28.000

ANNEXE II

Prix comparés des matières premières, des produits semi-ouvrés et des produits finis entrant dans la construction d'un navire.

(Communiqués par la chambre syndicale des constructeurs de navires et de machines marines le 17 janvier 1951.)

a) *Produits sidérurgiques* (comparaison du début de 1950).

Une première comparaison a été faite aux chantiers de Saint-Nazaire, pour l'ensemble des spécifications intéressant la construction d'un paquebot. Le prix anglais, rendu chantier anglais, est, par rapport au prix français rendu chantier français, de 65 p. 100 pour les tôles et 63 p. 100 pour les profilés.

Une autre comparaison, faite dans des conditions analogues, pour un chantier du Nord de la France, fournit, respectivement, pour les prix anglais chantier anglais, des pourcentages de 61 et de 60 p. 100 par rapport aux prix français correspondants, rendu chantier français.

Ces deux exemples font apparaître, dans l'ensemble, pour les produits sidérurgiques, un pourcentage moyen de 63 p. 100 du prix français.

b) *Pièces de forge et de fonderie.*

On trouve pour divers articles les pourcentages suivants du prix anglais par rapport au prix français:

Arbre de moteur diesel de 17 tonnes: 61 p. 100 (Tchécoslovaquie)

Ligne d'arbres de paquebot: 62 p. 100 (Angleterre).

Jantes de turbines en acier forgé: 83 p. 100 (Allemagne).

Foyers de chaudière pour une drague: 44 p. 100 (Angleterre).

Soupapes automatiques d'échappement de vapeur: 63 p. 100 (Angleterre).

Hélices pour paquebot: 60 p. 100 (Hollande).

Hélices de chalutier: 81 p. 100 (Angleterre).

c) *Auxiliaires.*

Treuil à vis 5 tonnes: 78 p. 100 (Angleterre).

Appareil à gouverner électrique système Ward Léonard: 64 p. 100 (Angleterre).

Appareil à gouverner hydro-électrique: 52 p. 100 (Angleterre).

Cabestan électrique 29 CV: 76 p. 100 (Angleterre).

Cabestan pour cargo: 65 p. 100 (Angleterre).

Pompes centrifuges à commande électrique de service et d'incendie: 56 p. 100 (Angleterre).

Groupes électrogènes de moteur diesel 320 kW: 62 p. 100 (Angleterre).

Un lot de moteurs de 7,5, 12 et 30 CV (décembre 1948): 60 p. 100 (Angleterre).

Dynamo 80 kW: 71 p. 100 (Angleterre).

d) *Chaînes, ancres et gréement.*

Trois ancres de cargos à pattes articulées et une ancre de touée, poids 10 tonnes: 48 p. 100 (Angleterre).

Lot de chaînes étançonnées de 57 millimètres de diamètre pesant 35 tonnes 7: 50 p. 100 (Angleterre).

Deux chaînes de mouillage 70 millimètres pesant 74 tonnes 7: 64 p. 100 (Hollande).

Lot de poulies métalliques: 63 p. 100 (Angleterre).

2° Résolution formulée à l'unanimité par le Conseil économique, dans sa séance du 20 mars 1951.

Le Conseil économique,

Vu sa résolution en date du 7 novembre 1950, par laquelle il s'est saisi, pour avis, du problème de la construction navale;

Vu l'avis émis par le Conseil économique, dans sa séance du 25 janvier 1951, sur l'article 5 du projet de loi de finances pour l'exercice 1951;

Après avoir entendu le rapport présenté, au nom de ses commissions réunies de la production industrielle et des transports, des postes, télégraphes et téléphones et du tourisme par M. Thoumyre;

Considérant que, si la flotte est maintenant rétablie dans son tonnage d'avant-guerre, un gros effort de modernisation reste à réaliser, en vue d'assurer le remplacement progressif des unités de transition et des unités arrivées hors d'âge;

Considérant que, si la reconstitution des pertes de guerre est assurée, pour la plus grande partie, aux frais de l'Etat, en application de la charte-partie du 15 septembre 1940, le rajeunissement de la flotte doit être supporté par les armateurs;

Considérant que ceux-ci ont tendance à passer leurs commandes à des chantiers étrangers, dont les prix sont sensiblement moins élevés que ceux qui sont pratiqués par l'industrie nationale;

Considérant que la hausse des taux de frêts, l'insuffisance actuelle du tonnage mondial, devraient faciliter les commandes des armateurs étrangers aux chantiers français qui, compte tenu des circonstances actuelles, pourraient, sans doute, livrer avec des délais comparables, sinon inférieurs à ceux des chantiers étrangers;

Considérant que, malgré l'importance des besoins à satisfaire, le carnet de commandes actuel de l'industrie nationale rend difficile l'étude d'un programme de construction base de la spécialisation et, par suite, de l'abaissement des prix de revient;

Considérant que la disparité entre les prix français et étrangers est due notamment au régime protectionniste, à la structure du marché national, au coût élevé des matières premières et à l'importance des frais généraux;

Considérant que l'effort de modernisation de la marine marchande implique la coordination des moyens de production des chantiers et de leurs sous-traitants, en vue de l'amélioration des prix de revient;

Considérant que cette situation ne saurait durablement se prolonger, sans entraîner la disparition progressive de nos chantiers et provoquer un important chômage dans une industrie qui occupe directement 43.000 salariés et fait vivre, par les commandes qu'elle passe à ses sous-traitants, plus de 80.000 personnes;

Considérant qu'il est du plus haut intérêt pour l'économie nationale d'éviter les sorties de devises imposées par les investissements dans la construction navale à l'étranger, et qu'il convient de poursuivre, en la hâtant, la modernisation de la marine marchande, qui peut être, pour notre pays, une source importante de devises;

Considérant enfin que cette industrie, qui a construit, en temps de paix, la moitié de notre flotte militaire et lui a assuré, pendant la guerre, la pleine disposition de tout son outillage, est un auxiliaire indispensable de la défense nationale,

Emet l'avis (1):

A. — Qu'il convient d'arrêter au plus tôt des mesures tendant à augmenter l'emploi du potentiel de production et de la main-d'œuvre de l'industrie française de la construction navale notamment:

a) L'obligation pour les compagnies maritimes d'Etat ou d'économie mixte de s'adresser aux chantiers français;

b) L'abrogation de toute mesure de discrimination à l'égard des clients étrangers susceptibles de passer commande à l'industrie française de la construction navale, sous réserve de l'exécution prioritaire des commandes des armateurs français (2);

(1) Ce vote a été acquis au scrutin public à l'unanimité des 130 votants (voir le résultat de ce scrutin n° 3, en annexe, page 145).

(2) Le paragraphe A résulte de l'adoption d'un amendement présenté par M. Bénard, au nom du groupe des travailleurs (C. G. T.). Ce vote a été acquis au scrutin public par 90 voix contre 39 et 4 abstentions (voir le résultat de ce scrutin n° 1, en annexe, page 141).

B. — Qu'il convient d'arrêter au plus tôt des mesures susceptibles d'aider la construction navale;

C. — Que les modalités qu'elles peuvent revêtir sont les suivantes:

1° Des mesures réglementaires de caractère fiscal, douanier et commercial:

a) Fiscales. — Extension à la taxe de transaction et à la taxe locale de l'exonération déjà acquise pour la taxe à la production;

b) Douanières. — Importation en franchise, par les chantiers et leurs sous-traitants, des articles ou produits nécessaires à la construction navale et non fabriqués en France (1);

c) Commerciales. — Etablissement du prix de vente des matières premières, en fonction de leur prix de revient réel (2);

2° Des mesures financières consistant en:

a) Une aide de l'Etat, tendant à compenser l'écart subsistant entre les prix français et étrangers, dans la mesure où cet écart est absolument incompressible.

Cette aide ne doit pas être accordée systématiquement dans tous les cas et son montant doit être adapté à chaque cas particulier. Elle doit présenter, en outre, un caractère dégressif, afin d'inciter les chantiers à comprimer leurs prix de revient par la modernisation et la rationalisation de leurs installations;

b) Des facilités de crédit accordées par l'Etat aux armateurs pour l'achat de bateaux aux chantiers français, notamment sous forme d'aval ou de lettre d'agrément de la caisse nationale des marchés de l'Etat (3);

c) Des facilités de crédit accordées par l'Etat aux chantiers et à leurs sous-traitants, limitées aux besoins des investissements nécessaires pour l'achat d'outillage et pour les travaux de modernisation;

3° La mise à l'étude d'urgence de la formation d'un centre technique, dans le cadre de la loi n° 48-1228 du 22 juillet 1948, chargé, en particulier, des études de modernisation et de l'aménagement des moyens de production;

D. — Qu'une aide analogue soit accordée à la construction fluviale rhénane, étant entendu que l'examen des conditions dans lesquelles cette aide pourrait être accordée ne doit pas retarder le dépôt sur le bureau de l'Assemblée nationale et le vote par le Parlement du projet de loi concernant la construction des navires de mer, en cours de mise au point par le Gouvernement (4).

ANNEXES

SCRUTIN N° 1

Sur l'amendement présenté par le groupe des travailleurs (C. G. T.), tendant à recommander les mesures susceptibles d'augmenter l'emploi du potentiel de production et de la main-d'œuvre de l'industrie de la construction navale.

Nombre des votants..... 133
Ont voté pour..... 90
Ont voté contre..... 39
Se sont abstenus..... 4

Le Conseil économique a adopté.

Ont voté pour (90).

Groupe de l'agriculture.. — MM. Depernet (C. G. T.), Fauguet, Fortané, Haniquaut (C. F. T. C.), Martin, Neau (C. G. T.), Pénicault, Rambeau, Rius (C. G. T.), Mme Rousse (C. G. T.).

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Chopin, Courrière, Dauvergne, Gréory, Mériaux, Vallas.

Entreprises privées:

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Bertin, Cagniard, Fougerolle, Gingembre, Lafond, Laroche-Joubert, Mayolle, Meunier, Pisson, Ricard, Schiaffino, Waendendries.

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Coudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Rastoin, Stoll, Thoumyre.

Confédération générale du commerce et de l'industrie. — M. Lejour.

Groupe de la pensée française. — M. Joliot-Curie.

Groupe des travailleurs:

C. G. T. — MM. Aubert, Bénard, Bouchaud, Boury, Mme Brisset, M. Colombini, Crapier, Duret, Faure, Forgues, Gabrielli, Gouzien, Le Brun, Le Quère, Lemuhot, Marion, Maurice, Pascré, Piron, Racamond, Raynaud, Revardeau, Sauvalle, Sembsadji, Thomasson.

C. G. T.-F. O. — MM. Beyaert, Bomal, Bothereau, Champion, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Walliser.

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Cade, Foulot, Levard, Liénart, Mayoud.

Groupe de l'Union française. — MM. Assalé (C. G. T.), Bellanger, Gueye Abbas (C. G. T.), Guinaudeau, Lawrence, Paillieux (C. F. T. C.), Razakarivony (C. G. T.).

Ont voté contre (39).

Groupe de l'agriculture. — MM. Biset, Bonjean, Boquen, Burgat, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, Desmeroux, Ferré, Forget, Gauthier, Guellati, Laborbe, Lamour, Leclercq, Mangeard, Martin, Massot, Robin, Schatz, Tardy, Van Graefschepe.

Groupe des associations familiales. — MM. Brassel, Dary, Jesel, Leroy, Monnin, Noddings, Vinot.

Groupe des coopératives. — MM. Barré, Benoist, de Laulanie, Gibert.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Grimpret, Lellouche, Reclus.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe des travailleurs. — C. G. T. — M. Ducros.

Groupe de l'Union française. — M. Bouruet-Aubertot.

Se sont abstenus (4).

Groupe de l'artisanat. — M. Boulnois.

Groupe des entreprises privées. — M. Desse.

Groupe de la pensée française. — MM. Caujolle, Marchal.

Rectifications de votes.

MM. Dary et Monnin, du groupe des associations familiales, qui sont portés comme ayant voté « contre », ont déclaré vouloir voter « pour ».

SCRUTIN N° 2

Sur l'amendement présenté par le groupe des travailleurs (C.F.T.C.), tendant à ce que le prix de vente des matières premières entrant dans la construction navale soit établi en fonction de leur prix de revient réel.

Nombre de votants..... 131
Pour l'adoption..... 103
Contre..... 1
Abstentions..... 26

Le Conseil économique a adopté.

Ont voté pour (103).

Groupe de l'agriculture. — MM. Biset, Bonjean, Boquen, Burgat, Deleau (Jean), Depernet (C.G.T.), Denoyés, des Courtils, Desmeroux, Fauguet, Ferré, Forget, Fortané, Gauthier, Guellati, Haniquaut (C.F.T.C.), Laborbe, Lamour, Leclercq, Mangeard, Martin, Massot, Neau (C.G.T.), Pénicault, Rambeau, Rius (C.G.T.), Robin, Mme Rousse (C.G.T.), MM. Schatz, Tardy, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Chopin, Courrière, Dauvergne, Gréory, Marant, Mériaux, Vallas.

Groupe des associations familiales. — MM. Brassel, Dary, Leroy, Monnin, Noddings, Vinot.

Groupe des coopératives. — MM. Barré, Benoist, de Laulanie, Gibert.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Grimpret, Lellouche, Reclus.

Groupe des entreprises privées (G.G.C.I.). — M. Lejour.

Groupe de la pensée française. — M. Joliot-Curie.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

(1) Un amendement présenté par M. Bénard, au nom du groupe des travailleurs C. G. T. a été adopté à main levée.

L'adoption de cet amendement a entraîné la suppression d'un deuxième alinéa proposé par la commissions au paragraphe *b*, et qui était ainsi rédigé:

« Extension du bénéfice de l'assurance crédit d'Etat à l'achat, par un armateur français, d'un navire construit par un chantier français. »

(2) Le paragraphe *c* résulte de l'adoption d'un amendement présenté par M. Cade, au nom du groupe des travailleurs C. F. T. C. Ce vote a été acquis au scrutin public par 103 voix contre 1 et 26 abstentions (voir le résultat de ce scrutin n° 2 en annexe, page 144).

(3) Les mots « notamment sous forme d'aval ou de lettre d'agrément de la caisse nationale des marchés de l'Etat » résultent de l'adoption, à main levée, d'un amendement présenté par M. Bénard, au nom du groupe des travailleurs C. G. T.

(4) Les mots « étant entendu que l'examen des conditions dans lesquelles cette aide pourrait être accordée ne doit pas retarder le dépôt sur le bureau de l'Assemblée nationale et le vote par le Parlement du projet de loi concernant la construction des navires de mer, en cours de mise au point par le Gouvernement » résultent de l'adoption, à main levée, d'un amendement présenté par M. Lellouche.

Groupe des travailleurs:

C.G.T. — MM. Aubert, Bénard, Bouchaud, Boury, Mme Brisset, MM. Colombini, Crapier, Duret, Faure, Forgues, Cabrielli, Gouzien, Le Brun, Le Quère, Lemuhot, Leray, Marion, Maurice, Pascré, Piron, Racamond, Raynaud, Revardeau, Sauvalle, Sembsadji, Thomasson.

C.G.T.-F.O. — MM. Beyaert, Bomal, Bothereau, Champion, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Walliser.

C.F.T.C. — MM. Bouladoux, Cade, Foulot, Levard, Liénart, Mayoud.

C.G.C. — M. Ducros.

Groupe de l'Union française. — MM. Assalé (C.G.T.), Gueye-Abbas (C.G.T.), Lawrence, Paillieux (C.F.T.C.), Razakarinovy (C.G.T.).

A voté contre (1).

Groupe de l'Union française. — M. Bouruet-Aubertot.

Se sont abstenus (26).

Groupe des associations familiales. — M. Jesel.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Bertin, Cagniard, Desse, Fougerolle, Gingembre, Lafond, Laroche-Joubert, Mayolle, Meunier, Pisson, Ricard, Schiaffino, Waendendries.

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Rastoin, Stoll, Thoumyre.

Groupe de l'Union française. — MM. Guinaudeau, Poilay.

SCRUTIN N° 3

Sur l'ensemble du projet de résolution relatif au problème de la construction navale.

Nombre de votants 130

Pour l'adoption 130

Le Conseil économique a adopté.

Ont voté pour (130)

Groupe de l'agriculture. — MM. Biset, Bonjean, Burgat, Depernet (C. G. T.), Boquen, Denoyés, des Courtils, Desmeroux, Fauguet, Ferré, Forget, Fortané, Gauthier, Guellati, Haniquaut (C. F. T. C.), Laborbe, Lamour, Leclercq, Mangeard, Martin, Massot, Neau (C. G. T.), Pénicault, Rambeau, Rius (C. G. T.), Robin, Mme Rousse (C. G. T.), MM. Schatz, Tardy, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Chopin, Courrière, Dauvergne, Gréory, Marant, Mériaux, Vallas.

Groupe des associations familiales. — MM. Brassel, Dary, Jesel, Leroy, Monnin, Noddings, Vinot.

Groupe des coopératives. — MM. Barré, Benoist, de Laulanie, Gibert.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Grimpret, Lellouche, Reclus.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Bertin, Cagniard, Desse, Fougerolle, Gingembre, Lafond, Laroche-Joubert, Mayolle, Meunier, Pisson, Ricard, Schiaffino, Waendendries.

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Rastoin, Stoll, Thoumyre.

C. G. C. I. — M. Lejour.

Groupe de la pensée française. — MM. Caujolle, Joliot-Curie, Marchal.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe des travailleurs:

C. G. T. — MM. Aubert, Bénard, Bouchaud, Boury, Mme Brisset, MM. Colombini, Crapier, Duret, Faure, Forgues, Gabrielli, Gouzien, Le Brun, Le Quère, Lemuhot, Leray, Marion, Maurice, Pascré, Piron, Racamond, Raynaud, Revardeau, Sauvalle, Sembsadji, Thomasson.

C. G. T.-F. O. — MM. Beyaert, Bomal, Bothereau, Champion, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Walliser.

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Cade, Foulot, Levard, Liénart, Mayoud.

C. G. C. — M. Ducros.

Groupe de l'Union française. — MM. Assalé (C. G. T.), Bouruet-Aubertot, Gueye-Abbas (C. G. T.), Guinaudeau, Lawrence, Paillieux (C. F. T. C.), Poilay.

LES PRODUCTIONS AGRICOLES DANS LES TERRITOIRES D'OUTRE-MER

ETUDE DE LA SITUATION ACTUELLE DE L'AGRICULTURE EN AFRIQUE DU NORD, DANS LES DEPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER, ET NOTAMMENT DE CERTAINES GRANDES PRODUCTIONS

(*Question dont le Conseil s'est saisi en application des articles 1er et 2 de la loi organique du 27 octobre 1946 et de l'article 25 de son règlement intérieur.*)

I. — LES PRINCIPALES PRODUCTIONS AGRICOLES DANS LES TERRITOIRES DE L'AFRIQUE DU NORD

(CÉRÉALICULTURE, VITICULTURE, AGRUMICULTURE, ÉLEVAGE)

1° Rapport présenté, au nom du Conseil économique, par M. Gabriel Burgat.

SOMMAIRE

Introduction.

Céréales:

Algérie.
Tunisie.
Maroc.

Conclusion sur la céréaliculture en Afrique du Nord.

Agrumiculture:

Algérie.
Tunisie.
Maroc.

Conclusion sur l'agrumiculture en Afrique du Nord.

Viticulture:

Algérie.
Tunisie.
Maroc.

Elevage:

Algérie.
Maroc.

Conclusions sur la production agricole en Afrique du Nord.

Annexes relatives à l'Algérie:

1° Matériel agricole;
2° Financement.

INTRODUCTION A L'ÉTUDE DE LA SITUATION DE LA PRODUCTION AGRICOLE EN AFRIQUE DU NORD

Cette étude a été limitée aux productions agricoles de la France d'outre-mer qui pourraient présenter un caractère concurrentiel vis-à-vis des productions agricoles métropolitaines Elle ne portera donc, pour l'Afrique du Nord, que sur:

La production céréalière;

La viticulture;

L'agrumiculture;

L'élevage.

Nous faisons toutefois remarquer que, en ce qui concerne l'Algérie, l'étude devrait être entreprise dans le cadre même d'une étude sur les productions métropolitaines, l'Algérie étant, en effet, composée de trois départements soumis aux mêmes obligations fiscales et douanières que les départements de la métropole, alors que la Tunisie et le Maroc, jouissant de statuts particuliers en ces matières, comme en d'autres, ne pouvaient être assimilés à des départements. Au surplus, l'économie algérienne est si étroitement solidaire de celle de la métropole qu'on doit la considérer comme complètement intégrée à elle. Aussi, avons-nous étudié les productions soumises à notre examen pour chacun des trois pays d'Afrique du Nord.

Les conclusions auxquelles nous sommes arrivés montrent que si le caractère concurrentiel peut exister pour l'une de ces productions, il est de faible importance et pourrait facilement être éliminé, alors que, pour les autres productions, il est plus juste de parler de leur caractère éminemment complémentaire des mêmes productions de la métropole.

Des remarques analogues sont à faire en ce qui concerne les productions des départements d'outre-mer (la Réunion et les Antilles) qui sont administrativement, politiquement et économiquement intégrés au territoire métropolitain, avec tous les avantages et les inconvénients que comporte une telle assimilation.

Les études particulières ci-jointes portant sur l'Afrique du Nord, présentent un plan commun déterminé en fonction du cadre même de leur objet. Nous avons étudié d'abord la situation actuelle des productions considérées, les perspectives d'avenir, fixées ou non par des plans officiels, le marché local, le marché métropolitain de ces produits et les débouchés possibles à l'étranger. Il est évident qu'il s'agit là d'une étude rapide, d'une revue générale. Il est non moins évident que chacune de ces productions, dans chacun des pays considérés, mériterait, à elle seule, une étude beaucoup plus approfondie et, par là même, beaucoup plus longue, qui permettrait de voir tous les aspects des problèmes économiques, financiers et sociaux qui se posent à l'occasion de la production, de la commercialisation et des moyens techniques à mettre en œuvre pour les résoudre.

L'absence d'une note sur l'oléiculture en Afrique du Nord, spéculation essentielle, notamment en Tunisie, n'est pas le fait d'un oubli: l'oléiculture d'Afrique du Nord devra être incluse dans une étude des corps gras valable pour l'ensemble des territoires de la France d'outre-mer.

ALGERIE

CÉRÉALES

Production des céréales. — Dans le plan d'équipement de l'Algérie, l'agriculture constitue un secteur important, dans lequel la production des céréales occupe la première place. Les terres consacrées aux céréales représentent, en emblavures ou en jachères, la quasi-totalité des terres labourables. L'extension de cette culture répond à des nécessités économiques et sociales:

Ravitaillement. — Les céréales forment la base de l'alimentation de la population.

Exportation. — Exportation d'orge et exportation de blé dur, production complémentaire de celle de la métropole.

Nécessité sociale. — La population autochtone, dans la proportion des trois quarts, vit de la production de céréales (exploitation directe, fermages, salaires). Certaines sont, comme l'orge, presque entièrement le fait de la population autochtone.

Evolution de la production. — Pendant la période 1930-1939, la production moyenne de l'Algérie était de 18.267.000 quintaux de céréales (blé dur, blé tendre, orge, avoine).

(Voir tableau en annexe.)

Du fait des hostilités, de conditions météorologiques défavorables, de l'appauvrissement du parc de matériel agricole, la production a décru très rapidement, pour atteindre un minimum en 1945: 3.571.592 quintaux. Remontant ensuite, elle atteint 15 millions de quintaux en 1947. L'effort de redresse-

ment s'est poursuivi. Pour les années 1949 et 1950, les statistiques donnent les résultats suivants:

	SUPERFICIES en hectares.		PRODUCTION en quintaux.	
	1949.	1950.	1949.	1950.
Blé tendre...	375.760	381.590	2.697.000	3.061.000
Blé dur.....	1.091.750	1.165.300	6.768.660	7.185.000
Orge	1.106.560	1.108.970	8.904.300	7.810.000
Avoine	177.190	»	1.416.000	»
	2.751.260	»	19.706.000	18.500.000 (estimation)

Objectifs du plan — Le plan a prévu l'augmentation de la production algérienne, en deux étapes:

a) De 15 millions de quintaux (récolte 1947) à 18 millions de quintaux (récolte moyenne d'avant-guerre);

b) De 18 millions de quintaux à 22 millions de quintaux.

Ce dernier chiffre a été jugé indispensable pour couvrir les besoins de la consommation, qui vont croissant avec le chiffre de la population musulmane (180.000 âmes par an) et pour aurer le relèvement de son standard de vie.

Ce chiffre permettra d'éviter les importations ou, tout au moins, de les réduire à des mouvements compensateurs de sorties de blés algériens (ravitaillement des semouleries métropolitaines, envois de blés de force, prêts de soudure).

Les résultats statistiques de 1949 et 1950 montrent que le premier stade est franchi.

Moyens à mettre en œuvre. — Les zones consacrées à la culture des céréales sont déjà très étendues en Algérie. On a déjà atteint les zones marginales. En fonction des conditions naturelles et particulièrement de la pluviométrie, il apparait qu'une nouvelle extension ne serait plus possible, quand les superficies emblavées avant la guerre seront retrouvées. Pendant la période 1930-1940, ces superficies couvraient 3.128.934 hectares, avec une production moyenne de 18.267.994 quintaux.

Il resterait donc à regagner: 3.128.934 — 2.850.000 (1950) = 278.934 hectares, dont on ne peut raisonnablement espérer tirer les quelque 4 millions de quintaux nécessaires à réaliser les objectifs fixés par le plan. C'est donc une amélioration du rendement à l'hectare qu'il faut rechercher, et surtout du rendement de la culture autochtone. Pendant la période 1930-1940, le rendement moyen a été de 5 quintaux 84, pour l'ensemble de l'Algérie. A l'intérieur de ce chiffre, on distinguait:

Rendement de la production européenne: 8,83;

Rendement de la production autochtone: 4,71.

En 1949, le rendement total moyen a été de 7,16, exceptionnellement élevé. Cette amélioration du rendement sera obtenue par le progrès technique, adapté aux conditions particulières de l'Algérie. Cette amélioration pourra être de l'ordre de 2 à 3 quintaux à l'hectare. Elle devrait revêtir les formes suivantes:

Réduction des jachères pâturées ou fauchées et développement des labours préparatoires;

Emploi de variétés bien adaptées, avec diffusion en milieu autochtone des variétés rustiques;

Fumure rationnelle et équilibrée;

Equipement et modernisation des exploitations;

Développement des S. A. R., éducation de la masse des fellahs, afin d'atteindre l'objectif primordial: l'accroissement du rendement de la culture autochtone.

Parallèlement au développement de la production, un programme a été établi de construction de docks, silos et magasins à céréales, intéressant près de 2 millions de quintaux, comprenant des docks portuaires, des docks de filtrage et de report des docks ordinaires, permettant d'accroître les moyens de stockage, actuellement évalués à 7 millions de quintaux.

En ce qui concerne la réalisation du progrès technique proprement dit, elle est subordonnée aux crédits et aux facilités accordées à l'agriculture. Il faut souligner aussi la nécessité de faciliter l'équipement agricole, par l'importation de matériels et notamment de tracteurs à chenilles appropriés au pays et qui ont, depuis longtemps, fait la preuve de leur robustesse et de leur rentabilité.

Politique des prix. — Les résultats souhaités ne seront obtenus que si une politique de prix juste est suivie. La production algérienne soutient le principe de la garantie des prix réclamée par la profession métropolitaine, tel qu'il a été fixé par les textes de 1947. Ses revendications particulières se ramènent aux principes essentiels suivants:

a) Parité des prix des céréales, dans la métropole et en Algérie;

b) Accrochage du prix de l'orge au prix du blé tendre;

c) Maintien de la réglementation des céréales secondaires.

Débouchés. — Débouché local. — Pendant la période 1930-1940, la situation était caractérisée par un excédent permanent de blé tendre et dur et par l'équilibre des céréales secondaires (tableau annexe II, A).

Pour les années 1946-1950, les chiffres sont les suivants, exprimés en quintaux:

	BLÉ DUR	BLÉ tendre.	ORGE	AVOINE
Production	5.655.000	2.525.000	6.048.000	1.171.000
Importations	»	1.104.000	44.000	13.000
Total des ressources:	5.655.000	3.629.000	6.062.000	1.184.000
Exportations	659.000	132.000	1.158.000	52.000
Consommation intérieure.	4.996.000	3.497.000	4.904.000	1.132.000
Excédents	659 000	»	1.111.000	39.000
Déficit	»	972 000	»	»

La situation est totalement différente: les excédents du blé (tendre et dur) se sont transformés en léger déficit et apparition d'un important excédent d'orge. La consommation du blé est passée de 6.210.000 quintaux à 8.493.000 quintaux, augmentation due à l'accroissement de la population et à une désaffection de plus en plus marquée de la consommation de l'orge par les autochtones au profit du blé tendre. L'accroissement de la population, seul, aurait amené une augmentation de la consommation de blé de 1.500.000 quintaux. L'augmentation réelle est de 22.830.000 quintaux et la différence (783.000) qui, compte tenu de la valeur alimentaire de l'orge, comparée à celle du blé (70 p. 100), prouve, en réalité, une réduction des besoins d'orge de 1.100.000 quintaux. Ce chiffre correspond à la moyenne des excédents d'orge, constatés au cours des quatre dernières campagnes.

Il semblerait, à première vue, que le problème de la résorption des excédents de céréales ne se pose plus que pour l'orge, mais il faut considérer qu'entre la période 1930-1940 et les dernières campagnes, l'écart entre les emblavures est de 500.000 hectares, au détriment de ces dernières. Cet écart, dû au manque de matériel, est en train de se combler. Les ensemencements totaux sont passés de 2.300.000 hectares en 1946-1947 à 2.751.000 hectares en 1949-1950. Il est fort probable que le chiffre de 3 millions d'hectares sera à nouveau atteint, parallèlement avec une amélioration sensible des rendements. La situation apparaitra alors comme suit, exprimée en quintaux:

	BLÉ DUR	BLÉ tendre.	ORGE	AVOINE
Production	6.068.000	2.802.000	6.924.000	1.139.000
Besoins totaux de consommation intérieure.....	4.996.000	3.497.000	4.904,000	1.132.000
Excédents	1.072.000	»	2.020.000	307 000
Déficit	»	695.000	»	»

A titre d'exemple, 1949 laissait apparaître un excédent total de 750.000 quintaux de blé et 3.500.000 quintaux de céréales secondaires.

Débouchés extérieurs (métropole et étranger). — Dans les besoins totaux indiqués ci-dessus, nous n'avons pas inclus les quantités exportées vers la métropole et vers les pays étrangers. Les chiffres sont les suivants:

	1949.	1950 (pour mémoire).
Blé tendre:		
Métropole	117.767 q	202.470 q
Etranger	»	»
Blé dur:		
Métropole	313.764 q	1.245.672 q
Etranger	»	»
Orge:		
Métropole	1.299.248 q	83.149 q
Etranger	1.028.811 q	1.821.114 q

Les exportations faites vers la métropole ont été importantes en 1950 et se sont rapprochées du chiffre d'avant guerre et celles faites vers l'étranger se sont maintenues, pour l'orge seulement.

Avant la guerre, les exportations de blé dur étaient de 2 millions 49.000 quintaux (1930-1940).

Celles de blé tendre de force, 1.053.000 quintaux.

Orge, 369.000 quintaux.

Avoine, 110.000 quintaux.

L'Algérie est en voie de retrouver et doit maintenir sa place sur le marché métropolitain, en ce qui concerne les blés durs et doit élargir son débouché métropolitain et étranger de céréales secondaires, notamment pour les orges. Les trois départements français d'Algérie ne peuvent évidemment rechercher de débouchés extérieurs que dans le cadre des accords commerciaux conclus par la métropole. A cet égard, il convient que les négociateurs officiels tiennent compte des possibilités algériennes d'exportation de blé dur et d'orge. Ces exportations sont d'autant plus intéressantes qu'elles intéressent des produits complémentaires de ceux de la métropole. La production de blé dur et son exportation doivent retenir d'autant plus l'attention des pouvoirs publics que, par les utilisations alimentaires de cette année (semoules, pâtes, etc.) et par les conditions exigées pour sa culture, l'Algérie jouit d'avantages naturels, dont il convient de tirer le parti maximum, au profit de l'économie nationale tout entière.

TUNISIE

CÉRÉALES

Situation actuelle. — Après les difficiles années de guerre et celles de sécheresse 1943-1948, la Tunisie semble avoir retrouvé, en 1949-1950, sa capacité de production de céréales d'avant guerre.

Blé dur et tendre:

En 1931-1935 superficie totale 809.600 hectares; production, 3.880.000 quintaux.

En 1936-1940 superficie totale 760.360 hectares; production, 3.640.000 quintaux.

En 1941-1945 superficie totale 724.846 hectares; production, 2.843.800 quintaux.

En 1946-1949 superficie totale 739.800 hectares; production, 3.418.000 quintaux.

En 1949 et 1950 en comptait:

Blé dur: 570.000 hectares (dont 70.000 culture européenne); production, 2.200.000 à 2.800.000 quintaux.

Blé tendre: 180.000 hectares (dont 115.000 culture européenne); production, 1.800.000 quintaux

Orge: surface variant entre 400 et 600 hectares; production, 1.800.000 à 3.500.000 quintaux.

Avoine: 30.000 hectares; production, 200.000 à 250.000 quintaux.

Production à venir. — Les raisons d'accroître la production de céréales, et les difficultés de le faire sont les mêmes qu'en Algérie, avec cette différence toutefois que la Tunisie peut étendre ses superficies de céréales. La population s'accroît de 65.000 âmes par an et l'on constate la même désaffection des Tunisiens pour l'orge, au profit du blé tendre, dont la consommation s'est accrue de 500.000 quintaux, depuis l'avant-guerre.

Les objectifs de la production sont:

1° Maintien de la production de blé tendre à 1.800.000 quintaux (qui laissent un excédent de 300.000 quintaux);

2° Régulariser la production de blé dur à un niveau suffisant pour:

a) Satisfaire aux besoins de consommation et de semence: 2.100.000 quintaux par an;

b) Produire un surplus destiné à l'exportation vers la métropole, nécessaire à l'équilibre financier de la balance commerciale. Ce surplus pourrait être de 800.000 à un million de quintaux.

Moyens à mettre en œuvre. — Comme en Algérie, et peut-être mieux encore, la culture européenne semble avoir atteint son plafond. Les accroissements de production sont recherchés:

1° Elargissement des surfaces cultivées (de 25 à 50.000 hectares);

2° Diffusion de moyens mécaniques et de façons culturales améliorées;

3° Amélioration des variétés de blés (durs en particulier);

4° Epuration des semences.

Pour réaliser ce programme, la Tunisie:

1° Poursuit la répartition du matériel agricole moderne, individuel;

2° Poursuit un effort de mécanisation collective, par la constitution, sous l'égide des S. T. P. (1) de groupements tunisiens utilisateurs de tracteurs ou de coopératives mixtes de travaux en commun;

3° La « Cosem », société coopérative de semences de Tunisie remplace systématiquement les semences défectueuses, par voie d'échange;

4° Parallèlement: effort d'accroissement de la capacité de stockage, dont le déficit est encore supérieur à un million de quintaux.

Les difficultés de financement de ces programmes sont du même ordre qu'en Algérie et les producteurs souhaitent voir le crédit agricole largement doté, pour soutenir l'effort d'équipement, pour tirer parti des zones aménagées par les grands travaux.

Débouchés. — La Tunisie consomme 1.500.000 quintaux de blé tendre. Cette consommation atteindra progressivement 1.800.000 quintaux et absorbera, par conséquent, la quasi-totalité de la production. Actuellement, l'excédent de 300.000 à 400.000 quintaux, du type Florence-Aurore est absorbé par la métropole, comme blé de force, ou semence de printemps. La consommation locale de blé dur est de l'ordre de 2.100.000 à 2.200.000. Quand les prévisions seront réalisées, un excédent de 800.000 quintaux environ restera exportable sur la métropole, problème analogue à celui de l'Algérie.

Enfin, pour les orges, en bonne année et pour des raisons étudiées en Algérie, la Tunisie peut disposer d'un excédent exportable de 500.000 à un million de quintaux, dont l'écoulement est difficile, même sur la métropole.

D'ores et déjà, les exportations de céréales vers la métropole ont retrouvé leur importance d'avant guerre (1936-1940).

Prix. — La section tunisienne de l'O. N. I. C. réglemente les prix, qui sont alignés sur ceux de l'Algérie.

MAROC

CÉRÉALES

Avant la guerre de 1939-1945, le Maroc était exportateur de blé: en effet, pour la décade 1931-1940, les besoins du Maroc en céréales panifiables s'élevaient à 6 millions de quintaux (consommation, semences). Au cours de la même période, la moyenne de la production a été de 7.400.000 quintaux, ce qui laissait un excédent exportable de 1.400.000 quintaux.

La situation a changé du tout au tout: depuis la guerre, le Maroc est devenu importateur. Les causes d'une telle situation s'expliquent pas le fait de l'augmentation de la consommation intérieure, surtout du blé tendre, dû, d'une part, à l'augmentation de la population, tant marocaine qu'européenne (l'excédent de la population est chiffré à 180.000 unités par an), d'autre part, à l'amélioration du niveau de vie de cette population. En particulier, dans les villes, les populations autochtones ont progressivement abandonné la nourriture à base de céréales secondaires (orge), pour lui substituer une nourriture à base de blé.

Par ailleurs, la diminution de la production de céréales et surtout l'ensemencement indigène a été considérablement réduit: plusieurs années de sécheresse et principalement en 1945, ont, en effet, privé le Maroc d'une partie de son cheptel de trait, dont la reconstitution est lente à s'effectuer.

Enfin, il s'est produit une raréfaction de la main-d'œuvre agricole, attirée par les industries des villes.

Le tableau suivant donne une idée plus précise de cette situation:

	SUPERFICIE en milliers d'hectares.	PRODUCTION en milliers de tonnes.
I. — Moyenne 1937-1939.		
Céréales panifiables	1.280	725
Céréales secondaires	2.580	1.492
II. — Année 1947.		
Céréales panifiables	1.222	630
Céréales secondaires	2.151,6	1.501,7
III. — Année 1949.		
Céréales panifiables	»	600
IV. — Année 1950.		
Céréales panifiables	»	520

En ce qui concerne le blé, on peut dire que « le problème des débouchés, hier, est devenu aujourd'hui un problème de subsistances ».

(1) Sociétés tunisiennes de prévoyance.

Il faut noter, en outre, que les Européens, qui cultivent environ le tiers de la superficie consacrée au blé, produisent environ les trois huitièmes de la récolte totale. En outre, ils semblent s'intéresser de plus en plus au blé dur: leurs ensemencements ont presque doublé, alors que l'ensemencement en blé tendre ne subissait pas de modification appréciable.

Evolution des superficies (en milliers d'hectares).

ANNÉES	BLÉ TENDRE	BLÉ DUR	ORGE	AVOINE	MAIS
1938.....	375	837	1.681	48	462
1948.....	292	696	1.411	43	543

Il est évident que, devant une telle situation, le Gouvernement marocain cherche à développer sa production de blé. Il ne faut pas se dissimuler toutefois que, même si cette production reprenait son niveau d'avant guerre, le Maroc resterait importateur de blé, étant donné sa situation démographique.

Le plan estimait que les besoins pour 1948-1949 s'élèveraient aux environs de 8.400.000 quintaux, tout en maintenant un certain rationnement.

Cette politique de production de blé doit s'accompagner également d'une politique de production de céréales secondaires, car, d'une part, celles-ci constituent la base de l'alimentation des populations rurales, d'autre part, elles sont facilement exportables:

En 1949, les exportations de maïs, d'orge et de grains se sont élevées à 465.000 tonnes et, pour les neuf premiers mois de 1950, à 265.000 tonnes.

⁂

Les méthodes préconisées pour augmenter cette production céréalière consistent, comme en Algérie, à étendre les méthodes de culture européenne et la motoculture. Des moyens mécaniques puissants, étant donné le climat et l'état des terres, sont indispensables.

En outre, la vulgarisation des méthodes modernes portera sur l'amélioration des variétés cultivées, ainsi que sur l'amélioration des méthodes de cultures. Le service des recherches agricoles et, d'autre part, les services résidentiels et des chambres de culture se partageront respectivement cette tâche.

Cependant, on ne peut espérer une augmentation spectaculaire de la production, dû à l'accroissement des surfaces plantées et du rendement, car, la majorité des superficies cultivées est entre les mains des fellahs marocains, comme l'indique le tableau suivant:

CAMPAGNES AGRICOLES	MILLIERS D'HECTARES	
	Marocains.	Européens.
1938-1939	3.892	309
1947-1948	2.896	293

Pratiquant une culture traditionnelle, ces derniers sont assez peu perméables aux méthodes modernes et n'ont, par ailleurs, pas les moyens de les pratiquer, sauf dans les S. M. P.

Les conclusions dégagées, en ce qui concerne l'Algérie, sont, là encore, valables pour le Maroc.

En définitive, les objectifs du plan de modernisation sont de porter en 1952-1953 la production de céréales panifiables à 900.000 tonnes. Ce relèvement de la production peut être escompté comme suit:

Relèvement production cultures indigènes, 60.000 t.
Extension des méthodes européennes, 210.000 t.
Mise en valeur de terres vierges, 100.000 ha.

CONCLUSION. — LA CÉRÉALICULTURE EN AFRIQUE DU NORD

D'une façon générale, il est possible d'affirmer qu'il n'y a pas de problème grave qui se pose pour les trois pays d'Afrique du Nord, en matière de céréaliculture, en fonction de la production métropolitaine et même en dehors de ce dernier facteur.

La situation de ces territoires a toujours été caractérisée par une pluviométrie irrégulière, mal répartie dans le temps, une population autochtone peu évoluée et manquant généralement d'équipement, la coexistence d'une agriculture traditionnelle et d'une agriculture moderne, provoquant des différences de rendement parfois considérables.

Depuis la dernière guerre, on a pu assister à une augmentation particulièrement importante de la population qu'il s'agit de ravitailler: le problème n'est plus alors concurrentiel, comme il pouvait l'être en certains cas, avant-guerre; il peut se poser seulement sous la forme d'une orientation à donner à la production céréalière, de façon à ne pas se trouver en face d'un déficit en blé, à côté d'un excédent de production de céréales secondaires et principalement d'orge.

Il faut noter, en effet, que la guerre a eu pour conséquence de changer les habitudes alimentaires des autochtones ruraux qui, percevant des blés distribués par l'administration, ont fini par préférer cet aliment à la farine d'orge, base de leur alimentation traditionnelle.

Par ailleurs, il s'est produit un accroissement considérable de la population citadine, par afflux de ruraux depuis dix ans, attirés par la demande de main-d'œuvre, de la part des villes, d'où consommation accrue de pain.

Par ailleurs, le prix des céréales secondaires ayant augmenté plus que celui du blé, pendant la période 1940-1948, la culture de l'orge et du maïs s'est révélée plus rémunératrice que celle du blé.

Enfin, la production de l'orge, plus traditionnelle, est très facile en raison de sa rusticité et de son approvisionnement plus aisé en semences, que celle du blé tendre, a rapidement retrouvé la faveur du fellah.

Cette situation a pour conséquence que l'on s'est trouvé depuis juin 1948, et que l'on continue de se trouver, devant une production de blé, dur et tendre, insuffisante, alors que la production d'orge se trouvait excédentaire.

En 1949, la métropole ne put absorber, à elle seule, que la moitié de l'excédent d'orge algérien et tunisien. L'autre moitié fut vendue à l'étranger. Quant au Maroc, qui livre une orge d'une qualité nettement supérieure à celle des deux autres pays nord-africains et dont l'équipement, en matière de conditionnement, est également supérieur, il réussit à placer sa production en totalité à l'étranger, sur la base du prix mondial.

En 1950, la France, devant son déficit en orge, acheta la totalité de l'excédent algérien et tunisien; le Maroc, cette année encore, trouva facilement des débouchés étrangers.

Il semble donc que la production nord-africaine soit devenue complémentaire de celle de la métropole et qu'en tout état de cause, les perturbations sur le marché du blé, comme sur celui des céréales secondaires, ne peuvent être que modestes et facilement amorties.

ALGERIE

AGRUMICULTURE

Production actuelle. — Au cours de la campagne 1949-1950, 22.162 hectares d'agrumes en rapport ont donné une production de 221.040 tonnes, se décomposant comme suit:

150.102 tonnes d'oranges,
45.911 tonnes de mandarines,
17.536 tonnes de clémentines,
6.422 tonnes de citrons,
1.069 tonnes de pomelos et divers.

La superficie complantée dépasse 27.500 hectares. Elle est en voie d'augmentation, du fait de plantations nouvelles et projetées.

Objectifs. — Participer, dans la plus large mesure, à l'approvisionnement en agrumes de la France métropolitaine, par substitution des importations étrangères. En 1949-1950, les premières estimations ont conduit à évaluer la consommation française d'agrumes à 4 millions de quintaux. En déduisant 300.000 quintaux réexpédiés sur l'Allemagne, on arrive à des besoins de 3.700.000 quintaux. Le plan a fixé à 43 kg par habitant et par an (en 1950) la consommation de fruits dans la métropole et prévoit des importations de fruits de la France d'outre-mer, pour un tonnage de 575.000 tonnes, dans lequel les agrumes entrent pour 450.000 tonnes. L'Algérie, pour sa part, doit atteindre un volume de 300.000 tonnes. La réalisation du plan porte sur vingt-cinq ans. Les récoltes 1950-1951 doivent déjà permettre l'expédition hors d'Algérie de 200.000 tonnes.

Moyens mis en œuvre. — 1° En dehors de l'extension des plantations, c'est par le progrès technique et l'équipement que l'on recherche, aussi bien l'accroissement du volume de la production que l'amélioration de la qualité:

Plantation de variétés commerciales sélectionnées;
Amélioration de la présentation par: la multiplication et la modernisation des stations d'emballage et de conditionnement;
Règlement de standardisation et contrôle par l'OFALAC;

2° L'abaissement des prix de revient est dû aux progrès techniques et à l'amélioration des moyens de production. Les prix les plus bas sont presque atteints, à la production;

3° Vulgarisation des méthodes par le Gouvernement général et l'union des syndicats de producteurs d'agrumes.

Politique des prix. — Les prix des agrumes sont libres et dépendent du marché commercial. L'abondance croissante des produits a toujours empêché des hausses inconsidérées, mais il faut souligner que les frais supportés par les agrumes, depuis la production jusqu'au marché métropolitain, sont de l'ordre de 38 à 40 F par kilogramme.

Dans le cas où les importations étrangères ne seraient pas limitées dans le temps, une protection douanière de 15 F par kilogramme serait nécessaire, pour compenser le coût élevé des frais d'approche.

Les débouchés. — 1° Consommation intérieure: en 1934, elle était de 3.512.000 quintaux, dont 3.312.000 de l'étranger et 208.000 de la France d'outre-mer, soit environ 8,800 kg par habitant et par an.

En 1949-1950: 3.700.000 quintaux:

Algérie	1.470.000
Maroc	750.000

dont 2.370.000 quintaux d'Afrique française du Nord et 1.630.000 quintaux de l'étranger:

Tunisie	150.000
Espagne	1.400.000
Italie	230.000
	4.000.000

dont 300.000 réexpédiées en Allemagne. Soit une consommation de 9,200 kg.

En 1950-1951, les expéditions vers la métropole seront de 3.500.000 quintaux pour l'Afrique française du Nord seulement, il paraît donc nécessaire:

a) Que la consommation suive la production (propagande);

b) Que soient réduites les importations étrangères, autorisées seulement en fin de saison, après consultation des producteurs français;

2° Débouchés extérieurs: *a*) Peu exportatrice vers l'étranger avant la guerre, l'Algérie doit maintenant rechercher ces débouchés extérieurs, faute de quoi elle ne pourra écouler intégralement sa production.

Les marchés à explorer sont: le Royaume-Uni, l'Allemagne, la Suède, la Norvège, le Bénélux. Cependant, si les prix à la production sont comparables à ceux des Italiens et des Espagnols, nos frais d'approche sont trop élevés — de plus nos concurrents pratiquent souvent le dumping, sous forme indirecte (réduction extrême des frais de transport jusqu'à la frontière) et non conditionnement.

Un comité permanent Nord-africain des agrumes coordonne les efforts des trois pays d'Afrique française du Nord, notamment sur le plan de la propagande;

b) Les agrumes ont été libérés dans le cadre de l'O. E. C. E. Toutes les charges et tous les risques sont pris par les exportateurs eux-mêmes. Les pouvoirs publics favoriseraient l'exportation, en supprimant les taxes diverses, grevant les agrumes à l'expédition et en envisageant des tarifs préférentiels de transport;

c) La mise en chantier de ferry-boats reliant l'Algérie à la métropole permettrait d'abaisser considérablement les frais d'approche, serait un facteur prépondérant de réussite. Ces frais, de la production, aux ports métropolitains sont actuellement de 25 F par kg;

d) Exportations vers l'étranger:

1949 = 6.157 quintaux représentant 29.919.000 F.
1950 = 43.413 quintaux représentant 685.390.000 F.

TUNISIE

AGRUMICULTURE

Situation actuelle. — La superficie actuelle des plantations d'agrumes, y compris les jeunes plantations, se chiffre à un peu plus de 5.000 hectares, dont 3.500 d'orangers. La difficulté du recensement vient du fait de la très grande division en petits jardins (une seule exploitation de 90 hectares). La production ne peut s'évaluer que par les contrôles des marchés et le contrôle de l'O. T. U. S. (1) à l'exportation. Elle est passée de: 90.000 quintaux en 1925 à 118.000 quintaux en 1936, pour atteindre maintenant près de 400.000 quintaux, dont 140.000 quintaux d'oranges.

Objectifs. — Bien qu'ils ne soient pas définis exactement, on estime généralement que, pour faire face à la demande locale et aux besoins de l'exportation, la production totale doit tendre à un accroissement de près de 50 p. 100.

Les moyens à mettre en œuvre entrent dans le cadre des grands travaux:

Routes et voies de communications, pour desservir les petits jardins;

Hydraulique: recherches d'eaux souterraines — barrages — pour abaisser le prix de l'eau nécessaire à l'irrigation.

Les autres moyens:

Conditionnement des fruits;

Fabrication rationnelle des jus de fruits, forme sous laquelle des débouchés intéressants peuvent être trouvés;

Frigorifiques — pour stocker les citrons et ne les sortir qu'en saison chaude, au moment où les citrons italiens sont consommés;

Installations portuaires de manutention mécanique rapide;

Aménagement spécial des cales des courriers réguliers.

Débouchés. — La consommation locale s'accroît rapidement, avec l'amélioration du niveau de vie. Elle est supérieure à la moitié de la production totale.

L'exportation moyenne annuelle dépasse maintenant 150.000 quintaux. Elle pourra s'élever jusqu'à 250.000 à 300.000 quintaux.

L'exportation est faite presque complètement sur la métropole, car la Tunisie est moins bien placée que le Maroc et l'Algérie, pour toucher les pays étrangers. La situation des agrumes de Tunisie sur le marché national est la même que celle des agrumes d'Algérie, eu égard à la concurrence espagnole et italienne, avec cette aggravation supplémentaire que le Gouvernement tunisien frappe les exportations d'agrumes d'une taxe *ad valorem* de 5 p. 100, sur la valeur du fruit conditionné, y compris les emballages et que le total des frais de la production à Marseille est de 32 à 34 F par kg et de la production à Paris de 40 à 43 F.

Dans l'état actuel des choses, on constate que les superficies en agrumes ne peuvent augmenter que légèrement, en raison des difficultés afférentes au régime de certaines terres (habous), de la cherté de l'eau et de la trop grande dispersion des petites plantations.

Par contre, l'augmentation en volume de la production s'obtiendra grâce à l'amélioration du rendement à l'hectare.

Un effort de conditionnement permettra de faciliter la vente. L'Etat tunisien devrait reconsidérer la question des taxes et la métropole ne pas sacrifier une production aussi importante que celle des agrumes en Afrique française du Nord, et prendre des mesures pour permettre à la concurrence de s'exercer avec plus de justice, pour ses propres producteurs.

MAROC

AGRUMICULTURE

La production d'agrumes au Maroc n'a cessé de croître depuis 1920, date à laquelle ont été effectuées les premières plantations modernes au Maroc. Ces plantations couvrent aujourd'hui plus de 20.000 hectares et représentent 4 millions 500.000 arbres. En 1950, la production s'est élevée à 170.000 tonnes, dont 128.000 étaient exportables, 7.000 réservées à l'industrie et 35.000 à la consommation locale.

Différentes variétés alimentent le marché: précoces, demi-saison, tardives. Depuis la libération, les plantations ont surtout porté sur les variétés de demi-saisons et tardives, étant donné les besoins de la consommation locale et de l'extension de l'industrie du jus de fruit.

Actuellement, la répartition est la suivante:

Orangers (précoces, mi-saison et tardives): 15.000 hectares.

Clémentiniers: 3.200 hectares.

Mandariniers: 600 hectares.

Citronniers: 600 hectares.

Le Maroc doit chercher des débouchés à cette production, tant sur le marché métropolitain et celui de l'Union française que sur celui de l'étranger.

A ce sujet, il faut signaler la création d'un comité nord-africain des agrumes, composé par les trois pays d'Afrique du Nord. Il n'existe, en effet, pas de code des agrumes et il devient

(1) Office tunisien de standardisation.

nécessaire de procéder à des études sur la répartition des débouchés. Cependant, ce comité s'est refusé, pour l'instant, à étudier la limitation éventuelle des plantations.

Pour préciser les clients possibles, il convient de se rappeler que les exportations pour la campagne 1949-1950 se sont élevées à 113.621 tonnes; les pays de destination étaient les suivants:

	En tonnes.
France	68.497 (1948-1949: 77.500).
Allemagne	36.879
Algérie	2.827
Angleterre	2.466
Pays-Bas	1.029
Afrique occidentale française	1.045
Suède	318
Divers	»

Il semble qu'en l'état actuel du pouvoir d'achat métropolitain, la France ne puisse augmenter considérablement sa consommation. Par ailleurs, celle-ci s'est engagée, pour cette année, à accepter un contingent espagnol de 120.000 tonnes plus 40.000 tonnes, en contre-partie d'achat français de pyrite et de vente de produits manufacturés (autos).

De plus, la production marocaine va se trouver sérieusement concurrencée sur le marché allemand.

Le rendement des plantations varie avec les qualités produites: c'est ainsi qu'en ce qui concerne les oranges, la variété Washington Nawel a une fécondité d'une moyenne de 260 kilogrammes dans une plantation d'une dizaine d'années; la Valentia late a une production d'une moyenne de 170 kilogrammes; dans des conditions particulièrement favorables, elle peut s'élever à 240 kilogrammes.

Quant aux pamplemousses, leur rendement atteint 300 kilogrammes de fruits pour des arbres de cinq à six ans.

Perspectives de production et d'exportation. — Un arbre atteint son plein rendement à la cinquième année de son âge. Or, d'après le nombre de vergers plantés actuellement, on peut prévoir que la production d'agrumes atteindra 200.000 tonnes en 1955.

Les exportations se sont élevées, en millions de tonnes, aux chiffres suivants, qui ne tiennent compte que des années et non des campagnes :

1938	13,9
1949	93,7
1950 (9 mois)	91,2

Les possibilités d'exportation se sont chiffrées, pour la campagne 1950-1951, à 130.000 tonnes, compte tenu de la situation du marché français et des ventes déjà réalisées en Allemagne au début de l'année par la production espagnole qui espère fournir la moitié de la demande allemande; l'Italie, sur ce marché également, se montrera un concurrent sérieux avec ses oranges Verdeli; l'orange californienne a, d'ores et déjà, fait son apparition sur le marché allemand.

Par ailleurs, l'Allemagne, cette année, tend à profiter de cette concurrence, en cherchant à faire baisser les prix (oranges: 50 F le kilogramme) et à modifier les conditions habituelles de payement (75 p. 100 à la commande, le reste à la livraison).

Cependant, le Maroc peut lutter efficacement sur les divers marchés, grâce au fait que sa production est constituée par 50 p. 100 de variété précoce et par 27 p. 100 de variété tardive, c'est-à-dire qu'il peut faire parvenir la majorité de sa production avant ou après celle de ses concurrentes.

⁂

Il est inutile de s'étendre sur les conditions d'amélioration de l'exportation des agrumes. Elles sont les mêmes qu'en Algérie (diminution des frais de transports par voie terrestre et maritime, démarches auprès de la Société nationale des chemins de fer français pour l'amener à diminuer certaines de ses exigences en matière d'emballage, etc.).

CONCLUSION. — L'AGRUMICULTURE EN AFRIQUE DU NORD

La production d'agrumes nord-africaine, qui a augmenté dans les proportions que nous avons précédemment indiquées, pose un problème de débouchés, qui tend à devenir plus sérieux chaque année, d'autant que les autres pays producteurs ont poursuivi leurs efforts pour accroître également leurs exportations.

Signalons, à titre d'exemple, que les exportations d'oranges espagnoles sont passées de 270 milliers de tonnes, en 1948, à 420, en 1949.

Certes, théoriquement, la métropole semble en mesure d'importer la totalité de la production métropolitaine, mais nous avons vu qu'elle est dans l'obligation d'importer un certain contingent d'agrumes d'origine espagnole.

Par ailleurs, il semble que la métropole ne soit pas en mesure d'accroître indéfiniment sa consommation d'agrumes et qu'il existe un état d'équilibre entre la consommation de fruits d'origine métropolitaine et d'agrumes nord-africains.

Il s'agit, en définitive, de prévoir quels débouchés pourront être trouvés en 1955 et s'il importe de développer encore la production.

ALGERIE

VITICULTURE

Situation. — En 1938, la viticulture couvrait 410.000 hectares. Cette superficie a diminué, par palier: 394.645 hectares en 1939, 326.814 hectares en 1947.

La reconstitution du vignoble s'effectue progressivement: 335.318 hectares en 1949. Il reste donc 75.000 hectares à reconstituer, pour retrouver la superficie autorisée de 410.000 hectares. La récolte a suivi la même évolution. La moyenne d'avant guerre était de 17 millions d'hectolitres. Elle est tombée à 8.302.000 hectolitres en 1947, pour remonter à 12.530.000 hectolitres en 1948 et à 14.467.000 hectolitres en 1949. La récolte de 1950 est de 14.295.818 hectolitres, inférieure de 171.000 hectolitres à celle de 1949.

La répartition du vignoble se fait dans les proportions suivantes: 32.869 propriétaires se partagent la superficie de 1949: 335.818 hectares, soit une moyenne de 10 hectares, ce qui n'exclut pas les grands domaines.

Objectifs. — Les objectifs sont de retrouver la superficie autorisée par le code du vin et une récolte moyenne analogue à celle d'avant guerre.

Les moyens mis en œuvre sont la reconstitution par plantations de plants sélectionnés. Dans le cas de la viticulture, aux limites naturelles et légales bien précises, le problème se pose dans des termes simples, au contraire de celui du blé.

Prix et débouchés. — La viticulture algérienne est étroitement intégrée à celle de la métropole. Ses produits de haut degré sont complémentaires des produits métropolitains. Ils sont soumis aux mêmes règles de prix, de blocage et à toutes les mesures prises dans la métropole. C'est donc dans l'ensemble métropole-Algérie qu'il faut considérer le cas des vins d'Algérie.

Si nous constatons que la récolte algérienne a été légèrement inférieure à celle de 1949 (de 171.480 hl), par contre, l'ensemble métropole-Algérie est bien supérieur à 1949:

	1949	1950
Algérie	14.467.298	14.295.818
Métropole	39.911.421	61.334.497
Total	54.378.719	75.630.315 hl

L'augmentation se chiffre donc par: 21.251.596 hectolitres. Les disponibilités, c'est-à-dire les quantités de vins détenues, en ajoutant les stocks détenus à la propriété au 31 août dernier, se chiffrent par:

	Récolte 1950	Stock propriété.	Disponibilités.
Algérie	14.295.818	1.971.213	16.267.031
Métropole	61.334.497	4.231.057	65.565.554
Total..	75.630.315	6.202.270	81.832.585 hl

A ce chiffre, il faut ajouter le stock commercial au 31 août 1949:

Disponibilités.	Stock commercial.	Total.
81.832.585	8.512.735	90.345.320 hl

qui contituent les ressources proprement dites. L'augmentation de ces ressources, par rapport à 1949, est de 23.226.690 hectolitres. La consommation locale d'Algérie est de l'ordre de 1.500.000 hectolitres. La consommation française totale, qui était de 55 à 60 millions d'hectolitres avant la guerre, n'a été que de 48 millions d'hectolitres seulement, en 1949.

La situation de la viticulture algérienne est alors particulièrement délicate. Les prix à la propriété ont subi un véritable effondrement:

380 F le degré hecto en 1949;

265 F le degré hecto en 1950.

Il est bien certain que ce n'est pas la consommation métropolitaine qui absorbera ces ressources. La métropole a absorbé:

En 1949..... 8.359.717 hectolitres;

En 1950..... 7.839.793 hectolitres.

La part de la viticulture dans l'économie algérienne est très importante. Les exportations de vin à destination de la métropole et de l'étranger représentent, en valeur, près de la moitié du commerce extérieur total. En 1949, l'exportation totale a porté sur près de 8.400.000 hectolitres, pour une valeur de 40 milliards de francs, alors que le commerce extérieur, dans son ensemble, a porté sur un montant de 88 milliards de francs.

Les débouchés sur l'étranger sont relativement faibles. Pour l'ensemble métropole-Algérie, les exportations, en 1949, ont été de 676.700 hectolitres.

Allemagne	45.000	hectolitres.
Grande-Bretagne	75.000	—
Belgique	114.000	—
Territoires d'outre-mer	271.000	—
Suisse	93.000	—
Argentine	200	—
Pays-Bas	23.000	—
Etats-Unis	38.000	—
Danemark	14.000	—
Brésil	3.500	—
	676.700	hectolitres,

dont 113.000 hectolitres venant d'Algérie. Les exportations, en 1950, ont été encore plus faibles, au moins en ce qui concerne l'Algérie: 858.000 hectolitres. Dans cette conjoncture, c'est le problème des débouchés qui se pose par priorité.

Marché national. — Il serait plus que souhaitable que les importations de vins étrangers soient définitivement interdites: elles constituent un très grave danger, pour une production nationale aussi essentielle. La situation actuelle ne justifie d'ailleurs aucune importation, si minime soit-elle, de vins en provenance d'autres pays, comme l'Italie ou l'Espagne.

Pour permettre à la consommation nationale de retrouver son niveau d'avant-guerre, il serait favorable d'étudier une réduction des taxes, qui grèvent lourdement le prix des vins.

La question du prix des transports de l'Algérie vers la métropole, transports régis par le monopole de pavillon, se pose dans les mêmes termes que pour l'agrumiculture. Il est nécessaire d'obtenir des tarifs préférentiels de transport.

La Tunisie, et plus encore le Maroc, jouissent d'une plus grande liberté de plantations. Celles-ci s'étendent au Maroc, grâce à des capitaux importés. Si la production marocaine n'est encore que de 600.000 hectolitres, elle ne tardera pas à devenir un concurrent dangereux pour la métropole, aussi bien que pour l'Algérie, d'autant plus que, n'étant pas soumis au monopole de pavillon, le Maroc transporte ses produits à meilleur compte. Peut-être serait-il possible d'appliquer au Maroc une législation analogue à celle appliquée dans les départements français de la métropole et de l'Algérie.

Débouchés extérieurs. — Les mesures préconisées pour l'élargissement du marché national auront des répercussions favorables sur les marchés extérieurs. Il faut rechercher l'élargissement de ces marchés. En 1900, l'exportation française était de 1.515.000 hectolitres. Les négociations commerciales engagées par la métropole doivent faire sa place à l'Algérie, dans le commerce extérieur; faute de trouver des débouchés suffisants, la viticulture algérienne verra son potentiel de richesse décroître chaque année, entraînant des difficultés de tous ordres:

Difficultés de trésorerie des producteurs, qui ont l'habitude d'investir la plus grande partie de leurs ressources dans des améliorations foncières et techniques, contribuant ainsi, par autofinancement, à la mise en valeur du pays;

Chômage des ouvriers agricoles: la viticulture a payé, l'an dernier, plus de 11 milliards de francs de salaires, représentant 40 millions de journées de travail;

Incidences sur le budget algérien, dont la viticulture est un constituant important; ces incidences pourraient être de l'ordre de plusieurs milliards de francs, soustraits ainsi aux fonds d'équipement par autofinancement

TUNISIE

VITICULTURE

Situation actuelle. — Le vignoble de Tunisie couvre actuellement 32.000 hectares, dont il faut déduire 7.000 hectares environ (vignes anciennes phylloxérées à arracher et vignes récemment reconstituées), ce qui donne une surface utile de 25.000 hectares. La récolte, en 1950, a été de 765.000 hectolitres.

Production prévue. — Les accords douaniers de 1933 et 1935 avec la métropole stabilisent le vignoble tunisien à 42.000 hectares. Cette surface était atteinte jusqu'en 1940, pour se réduire considérablement de 1940 à 1947 (23.000 hectares).

L'objectif: retrouver les 42.000 hectares et la production normale de 1.500.000 hectolitres jusqu'en 1956. Il n'est pas exclu que, pour la même superficie, la production puisse être portée à 2 millions d'hectolitres.

Ecoulement des récoltes. — Il pose le même problème qu'en Algérie et pour les mêmes raisons: insuffisance de la consommation locale. Cependant, dans le cas de la Tunisie, les possibilités d'absorption par la métropole sont limitées à un contingent de 400.000 hectolitres. La métropole constitue le débouché normal, et la viticulture ne peut subsister que si les débouchés d'outre-mer lui sont ouverts.

L'exportation en France est organisée. La Tunisie a des relations suivies avec les places de transit et de consommation de la métropole. La Tunisie ne s'est jamais écartée d'une politique de qualité. Elle fait des vins de liqueur appréciés, dont la production et la qualité sont réglementées par une législation analogue à celle en vigueur en France, mais dont la reconnaissance n'est pas encore admise par la métropole.

Des pays étrangers se sont, autrefois, intéressés aux vins de Tunisie: la Suisse, la Belgique, la Hollande, les pays scandinaves et surtout l'Allemagne. Les professionnels estiment que, en dehors des vins rouges de qualité, seuls les muscats sont susceptibles d'intéresser les acheteurs étrangers. Aussi, serait-il souhaitable qu'une place fût réservée aux vins de Tunisie dans les accords internationaux conclus par la France.

La Tunisie a également demandé une majoration du contingent admis en franchise par la métropole (majoration de 100.000 hectolitres).

D'une façon générale, le problème de la viticulture de Tunisie est un problème de débouché et rentre dans le cadre du problème de la viticulture nationale.

MAROC

VITICULTURE

La vigne constitue une culture très bien adaptée au climat et au sol marocains. Elle peut être cultivée, sauf dans le Sud, sans avoir recours à l'irrigation. Le vignoble autochtone, qui comprend environ 18.000 pieds, est orienté vers la production de raisins secs et de raisin de table. Le vignoble vinicole est exclusivement européen. 50 p. 100 de celui-ci appartient à des viticulteurs possédant moins de cinq hectares.

Venant au cinquième rang des cultures, la vigne constitue à la fois une culture de peuplement et un facteur de prospérité du fait de la main-d'œuvre qu'elle demande et des investissements qu'elle nécessite.

Situation de la production. — Comme l'indique le tableau suivant, l'augmentation de la superficie plantée a été constante depuis 1930:

	Superficie en production.	Production totale milliers d'hectolitres.	Rendement moyen à l'hectare.
	—	—	—
1930	9.314	210.000	22,5
1938	23.900	781.671	32,7
1943	18.500	305.725	16,5
1944	16.000	545.257	32
1948	18.500	363.667	19,65

L'année 1938 a marqué le maximum de production. La chute observée en 1940 est due à une invasion de phylloxera.

La consommation et l'exportation de vin au Maroc sont résumées dans le tableau suivant:

	Consommation.	Exportation.
	—	—
	(En milliers d'hectolitres.)	
1938	380	134,3
1939	420	172,3
1948	400	5

Entre les années 1940 et 1948, les exportations avaient cessé et le Maroc dut importer des quantités variant de 145.000 à 250.000 hectolitres.

Le plan de modernisation et d'équipement avait prévu de porter cette production, pour 1952-1953, à 800.000 hectolitres. Il prévoyait, par ailleurs, que, par suite de l'augmentation constante de la population européenne, la production marocaine serait absorbée localement.

Le programme prévu a reçu un certain retard, car le Maroc n'a pu disposer du matériel technique nécessaire au défoncement.

Il faut remarquer que le gouvernement marocain, grâce au plan de modernisation, s'est lancé dans une politique de production et que les chiffres de production qu'il se propose d'atteindre en 1953 dépasseront vraisemblablement les possibilités de consommation locale.

Il y a là un risque certain; en effet, la vendange de 1950 a produit 650.000 hectolitres environ; 150.000 à 200.000 hectolitres devront être écoulés sur les marchés extérieurs. En outre, les services agricoles du protectorat prévoient que la production locale sera portée, dans quelques années, à 1.500.000 hectolitres, si l'on tient compte de la reconstitution du vignoble et des plantations nouvelles. Sur cette production, on peut prévoir que 900.000 hectolitres environ devront être exportés. Quels marchés seront susceptibles d'absorber cette production excédentaire ?

La France accorde, chaque année, au Maroc, un contingent de 20.000 hectolitres en franchise de droit de douane, pour ses vins à fort degré. Cependant, elle interdit que le vin marocain soit coupé avec les vins français, tant et si bien que le marché métropolitain est un marché difficile à conquérir. En outre, en cas de surproduction, des pressions seront exercées vraisemblablement par les producteurs métropolitains et algériens, du fait que le code du vin n'est pas applicable au Maroc et que, par conséquent, ce territoire, qui ne s'est pas engagé à limiter sa production, doit en subir les conséquences.

Un marché traditionnel des vins du Maroc était l'Afrique occidentale française. Cependant, depuis le rétablissement des droits de douane sur les vins étrangers (les vins marocains entrent dans cette catégorie), qui s'élèvent à 31 p. 100, une forte concurrence ne manquera pas de naître. En effet, les vins métropolitains, algériens et tunisiens ne payeront que 16 p. 100 de droits de douane.

Dans ces conditions, la question des débouchés, pour le vin marocain, est d'ores et déjà posée, pour les cinq années à venir. Une baisse ou un effondrement du prix du vin serait d'autant plus lourdement ressenti au Maroc que, depuis 1946, tant par la reconstitution que par l'extension du vignoble (17.000 hectares plantés ou replantés de plants américains résistant au phylloxera), des dépenses très lourdes ont été engagées par les producteurs; elles s'élèvent à environ 200.000 francs par hectare.

ALGERIE

ÉLEVAGE

Ovins.

Etat actuel du troupeau et production. — De 6 millions de têtes, en 1944, le troupeau ovin, décimé par des années de sécheresse, était réduit à 3 millions en 1948. Un effort de redressement a permis de le porter à 3.840.000 en 1949.

La production de viande (abattoirs contrôlés) est passée de 134.860 quintaux, en 1949, à 140.000 quintaux, en 1950. Ces chiffres sont à doubler, pour tenir compte de l'abatage non contrôlé. Pour 1950, la production de viande serait de 280.000 quintaux, soit 28.000 tonnes.

Production de laine: 2.928 tonnes de laine en suint.

Production de peau: 2.500.000 peaux environ.

Objectifs. — Un plan décennal a été établi, dont les objectifs sont les suivants:

Porter l'effectif du troupeau à 9 ou 10 millions de têtes, soit une augmentation de 50 p. 100 de son effectif actuel.

Viande: 100.000 tonnes, dont 50.000 pour la métropole, 50.000 pour les besoins locaux.

Laine: production illimitée.

Lait: assurer les besoins alimentaires des pasteurs.

Peaux: complément de la production pour les races locales, implantation des races à fourrures.

Moyens à mettre en œuvre. — Lutte contre: la soif; la faim; la maladie, la médiocrité.

a) Soif. — Il s'agit d'un programme d'hydraulique agricole: création de points d'abreuvement, permettant l'utilisation totale des pacages naturels;

b) Faim. — Constitution des réserves alimentaires nécessaires par:

1° La mise en dépens de terres de parcours;

2° Constitution de réserves fourragères interannuelles, fourrages secs ou ensilés;

3° Réserves extra-locales, utilisation de céréales secondaires, sons, tourteaux, alfa et marc de raisin après traitement;

c) Maladie. — Organisation plus complète du réseau vétérinaire sanitaire, dispensaires, bains antigaleux, infirmeries mobiles se déplaçant avec la transhumance;

d) Médiocrité. — Amélioration de la qualité et du rendement de la viande et de la laine. Les moyens à employer sont:

1° La sélection. — Production de géniteurs contrôlés, insémination artificielle, abatage des sujets défectueux, encouragements aux éleveurs et aux syndicats sous forme de subventions, concours avec primes, etc.;

2° Le croisement. — Probablement avec le mérinos du Châtillonais et de Champagne ou de Dishley-Mérinos. Des fermes-pilotes pourraient être créées. Ces moyens s'accompagneraient de:

La vulgarisation des procédés modernes de tonte, lavage et triage;

L'éducation des éleveurs par encadrement de moniteurs;

L'organisation du marché de la laine et des peaux;

L'équipement d'abattoirs frigorifiques, l'expédition des carcasses par la chaîne du froid ou par avion-cargo.

C'est surtout par les secteurs d'amélioration rurale que seront obtenus ces résultats. Trente-deux secteurs d'amélioration rurale sont déjà équipés et fonctionnent, sur les quarante-six prévus (plus cinq dans les territoires du Sud).

Cette œuvre de haute importance demande une coordination de tous les efforts. Par analogie avec le comité de contrôle des fonds à l'encouragement de la production textile de la métropole, il serait utile de confier au comité d'étude de l'élevage ovin d'Algérie le contrôle et la répartition des fonds destinés à cet usage.

L'effort financier de l'Algérie est, chaque année, considérable. Pour le budget 1950, il est prévu:

1° Equipement des S. A. R.	175	millions.
Points d'eau	32	—
Mise en dépens	40	—
Matériel	14	—
Centres de traitement	84	—
2° Achats de produits de traitement	5,2	—
3° Stations expérimentales	5,5	—
Centres d'élevage	1	—
4° Subventions	2,3	—
	359	millions.
5° Prêts aux éleveurs des S. A. R., avances du fonds commun des S. I. P.	327	millions.

L'Algérie a sollicité du comité métropolitain de contrôle des fonds d'encouragement à la production textile, une subvention de 402 millions de francs, qui viendraient s'ajouter aux 359 millions du budget.

Débouchés. — Le problème des débouchés ne se pose pas dans les mêmes conditions que pour les céréales ou les agrumes. La consommation locale peut atteindre 50.000 tonnes. La métropole recevait, chaque année, de l'Algérie, un nombre important d'ovins sur pied: près d'un million de têtes. Ces exportations ont cessé, par suite de la rupture des communications et de la réduction du troupeau. Elles ont maintenant repris. En 1950, l'expédition a porté sur 29.552 têtes. La métropole, dont les besoins sont de l'ordre de 100.000 tonnes de viande de mouton, produit actuellement 50 à 60.000 tonnes, qui seront complétées par les envois d'Algérie.

Pour les marchés extérieurs, il restera peu de tonnage. La Grande-Bretagne importait, avant la guerre, quelques carcasses d'agneaux, que l'Algérie pourra fournir à nouveau.

Porcins.

Pays de céréales secondaires, l'Algérie a une vocation particulière pour un élevage de porcs important. En 1949, le chiffre du cheptel porcin était de 160.000 têtes, et l'abatage contrôlé ou familial portait sur 17.458 tonnes.

A l'heure actuelle, les besoins de l'Algérie sont très largement couverts; le musulman ne consomme pas de porc, et elle dispose d'un contingent important de porcs et de produits de charcuterie exportables.

Porcs exportés:
En 1949 = 7.917 + 660 tonnes de viande et produits carnés.
En 1950 = 6.753 têtes.

Le potentiel actuel d'exportation peut se chiffrer à environ 100.000 porcs gras, à exporter sur pied, en carcasses ou en charcuterie, soit environ 10 à 12.000 tonnes. Toutefois, la trop légère différence de prix entre la métropole et l'Algérie ne permet pas d'espérer voir un courant notable d'exportation s'amorcer sur la métropole. Il y a donc nécessité impérieuse d'intégrer le marché du porc algérien dans le marché national, afin de lui permettre de bénéficier des accords internationaux qui pourraient éventuellement lui ouvrir des débouchés sur les pays étrangers. Il faut noter que l'introduction des Large White a fait faire de grands progrès à l'élevage du porc.

MAROC

ÉLEVAGE

Aucun problème d'ordre concurrentiel ne se pose pour le Maroc, à l'heure actuelle. En effet, ce pays est en train de reconstituer son cheptel, décimé au cours des années 1944 et 1945, à la suite de la sécheresse et de la disette alimentaire qui s'ensuivit.

Le tableau suivant donnera à la fois une idée de ce que fut le troupeau marocain et des pertes qu'il a subies.

(Millions de têtes.)

	Ovins.	Bovins.	Caprins.	Equidés.
1940	13	2,75	8	4
1945	6	1,3	4,1	2,9

Par ailleurs, le plan de modernisation et d'équipement a estimé que l'effectif des troupeaux avait atteint, en 1943, le plafond possible, compte tenu de la superficie des parcours. Un dépassement de ces chiffres aurait pour résultat de surcharger les pâturages.

Aussi, le but que se propose le Maroc est-il moins d'augmenter les effectifs de bétail atteints en 1943 que « d'améliorer sa qualité et sa précocité par une transformation des conditions de vie (pâturages abris) et par la sélection en milieu indigène et le croisement en milieu européen ».

Actuellement, le Maroc a arrêté ses exportations de viandes réfrigérées ou congelées de moutons, ainsi que celles des moutons en vif, de façon à permettre la reconstitution du cheptel; bien plus, il a été obligé d'importer, en 1947 et 1948, de la viande congelée (1.200 tonnes).

En définitive, le Maroc cherche à retrouver son équilibre ancien, en ce qui concerne son cheptel. Rappelons qu'en 1938, il a exporté:

2.500 tonnes de viandes congelées,
et 250.000 têtes de moutons en vif.

Il espère pouvoir néanmoins diminuer dans une certaine mesure ses importations de lait (deux tiers de la consommation).

Seuls, les œufs font actuellement l'objet d'exportation (près de 3.000 tonnes pour les neuf premiers mois de 1950).

CONCLUSIONS SUR LA PRODUCTION AGRICOLE EN AFRIQUE DU NORD

En conclusion, et d'une façon générale et sauf peut-être sur le problème des agrumes, on peut dire que les principales cultures des trois pays d'Afrique du Nord ne sont pas concurrentes de celles de la métropole. Bien au contraire, on peut affirmer qu'elles leur sont complémentaires et viennent répondre à une demande nationale qui, sans elles, ne pourrait être satisfaite qu'au moyen d'importations en provenance de pays étrangers.

Les blés tendres produits en Afrique du Nord ne viendront jamais concurrencer les blés métropolitains. Quand bien même la production actuelle serait dépassée, elle serait absorbée par la consommation locale, en augmentation constante du fait de l'accroissement de la population et du goût qu'elle a pris pour les farines ou le pain. Les quantités que l'Afrique du Nord pourrait exporter vers la métropole porteraient sur des blés de force à W (1) élevé, donnant des farines de coupage, pour relever certaines farines plates, jouant ainsi, dans le secteur de la boulangerie, un rôle analogue à celui joué, dans le domaine des vins, par les vins d'Algérie à haut degré.

Les blés durs n'ont pas leur équivalent, dans la métropole. Blés industriels proprement dits, ils exigent des conditions naturelles que, seule, l'Afrique du Nord peut offrir. Leur richesse en gluten les destine uniquement à la fabrication des semoules et des pâtes alimentaires. Avant la guerre, la métropole recevait 2.500.000 quintaux de blé dur (en grain ou en semoule) d'Afrique du Nord, dont la plus grande partie d'Algérie (2 millions de quintaux). Ces importations devraient retrouver rapidement leur volume habituel.

La situation se présente de la même façon pour les orges. La métropole est importatrice de céréales secondaires, pour l'alimentation du bétail. Elle les demande, en grande partie, à des pays étrangers. L'Afrique du Nord sera, chaque année, exportatrice d'une plus grande quantité de céréales secondaires: l'orge parce que, pour une superficie constante, la consommation locale se réduit, en faveur du blé tendre; le maïs, parce que le Maroc, notamment, accroît les superficies cultivées en maïs.

L'équipement des silos et les installations portuaires permettront, dans un proche avenir, d'offrir à la métropole des produits de bonne qualité et présentant une plus grande homogénéité qu'actuellement. La métropole pourra ainsi restreindre ses achats à l'étranger et trouver une bonne partie de ses approvisionnements dans la zone franc.

Pour les surplus, non absorbables par la France, c'est au gouvernement central qu'il appartient de les inclure dans les programmes d'exportation sur l'étranger et particulièrement en ce qui concerne les trois départements d'Algérie.

La situation actuelle de la production viticole ne pose pas de problème nouveau, au moins entre la métropole, l'Algérie et la Tunisie. L'Algérie est, en effet, régie par le statut viticole et sa production ne risque pas d'être supérieure à celle d'avant-guerre. La Tunisie, bien que non régie par le statut, a eu la sagesse de limiter volontairement ses plantations et respecte les accords passés avec la France. Le problème qui se pose est donc celui de l'entité métropole-Algérie et son corollaire de Tunisie.

La production marocaine est réglementée administrativement, c'est dire que le gouvernement chérifien est entièrement libre d'augmenter ou de diminuer, comme il l'entend, sa production.

Il semble que, bien que certaines mesures aient été prises, cette année, pour limiter cette production, on peut craindre que le Maroc ne cherche à augmenter cette dernière au delà des besoins de sa consommation réelle. Il est à craindre que les quantités disponibles ainsi produites, même de l'ordre de quelques centaines de milliers d'hectolitres, ne viennent jeter le trouble sur le marché, dont l'équilibre est extrêmement instable.

La production des agrumes pose le double problème de l'extension du marché national et de la conquête de débouchés étrangers.

A la cadence actuelle des plantations, les besoins normaux de la métropole seront largement couverts et un excédent important devra trouver preneur à l'étranger. Encore, faudrait-il que la métropole demande à l'Afrique du Nord la couverture la plus large de ses besoins: ceci suppose une limitation des importations étrangères et au moins l'établissement d'un calendrier de ces importations, ce qui est faisable, car cela a déjà été fait.

L'effort de qualité, de standardisation, de présentation, le coût élevé du fret et des manipulations, font que les prix des agrumes d'Afrique du Nord et surtout ceux d'Algérie et de Tunisie, sur les marchés métropolitains, sont plus élevés que ceux des agrumes espagnols, par exemple, qui, eux, ne sont pas soumis aux mêmes obligations de conditionnement et de règles phyto-sanitaires.

La conquête des marchés étrangers sera surtout le fait du Maroc, qui a déjà pris sur le marché allemand une place importante. Les agrumes ayant été libérés par de nombreux pays, membres de l'O. E. C. E., c'est la lutte concurrentielle qui jouera et, grâce à la haute qualité de ses fruits, l'Afrique du Nord peut fort bien se créer des débouchés intéressants, en dépit de la compétition qui s'ouvrira entre elle, l'Italie, l'Espagne et Israël (pour le marché du Royaume-Uni, en particulier).

Le principal élevage de l'Afrique du Nord, l'élevage ovin, n'est exportateur que dans sa partie algérienne. Aucun problème ne se pose, puisque la métropole, déficitaire en viande

(1) W = coefficient qui mesure l'élasticité et la limite de gonflement de la pâte, en fonction de la quantité et de la qualité du gluten

de mouton, peut absorber, chaque année 50.000 tonnes de cette viande, en provenance d'Afrique du Nord.

Quant au porc, il s'agit surtout de la recherche des débouchés extérieurs, par inclusion dans les accords commerciaux.

Si les problèmes techniques de la production présentent en Afrique du Nord des aspects particuliers dus aux conditions naturelles et aux différents facteurs ethnographiques, les problèmes financiers de cette production se posent dans des termes analogues à ceux de la métropole qui, d'ailleurs, fait en matière d'equipement un gros effort d'investissement en faveur des trois pays d'Afrique du Nord. Quant aux problèmes de commercialisation sur le marché local, national ou international, ils sont les mêmes que ceux auxquels doit faire face la métropole, parce que, notamment en ce qui concerne l'Algérie, il paraît difficile, économiquement, administrativement, historiquement, de dissocier la production algérienne de la production métropolitaine. Cette solidarité est valable aussi entre la métropole et la Tunisie ou le Maroc, avec cette réserve toutefois que, pour ce dernier pays, les servitudes découlant de son statut politique particulier, requièrent plus de souplesse que les deux autres pays de l'Afrique du Nord, en ce qui concerne les liens économiques avec l'Union française.

Annexes relatives à l'Algérie.

I. — Matériel agricole

Les objectifs fixés par le comité directeur du machinisme agricole, puis par la C. C. M. A., au titre du plan d'équipement de l'Algérie, étaient les suivants:

A. — *Tracteurs.*

Fournir à l'agriculture algérienne:

Pour 1949-1950: 1.200 chenillars et 2.000 roues, soit au total 3.200.

Pour 1950-1951: 1.200 chenillards et 1.125 roues, soit au total 2.325.

Pour 1951-1952: 850 chenillards et 1.025 roues, soit au total 1.875.

Pour 1952-1953: 750 chenillards et 850 roues, soit au total 1.600.

Soit pour la période de 1949 à 1953: 4.000 chenillards et 5.000 roues, au total 9.000.

Etant donné l'importance du parc au 1er janvier 1950:

4.500 chenilles + 5.800 roues = 10.300,

c'est un total de 8.500 chenilles plus 10.800 roues, soit 19.300 tracteurs, qui serait approximativement atteint en 1953.

Il faut signaler, en outre:

1° Que la mécanisation de l'agriculture algérienne est actuellement en plein essor et que les besoins pourraient dépasser légèrement le cadre des prévisions et seraient de l'ordre de:

10.000 chenillards et 11.000 roues pour 1953 en raison de:

L'accroissement des besoins alimentaires de la population;

L'accroissement des besoins de puissance unitaire par surface cultivée;

La mise en œuvre de chantiers connexes à l'agriculture nécessitant l'utilisation des moyens mécaniques agricoles (DRS, SAR);

2° Qu'au point de vue de l'équipement, le parc actuel algérien est en retard sur l'équipement métropolitain, du fait de l'absence de ressources mises à sa disposition par les services économiques métropolitains, en 1946-1947;

3° Que, malgré ces raisons, le parc n'atteindra en 1953 guère plus de 7.500 chenillards et 9.000 roues, en raison des disponibilités très réduites des utilisateurs et de la mise à la ferraille de nombreux tracteurs, qui ne seront plus rentables.

B. — *Matériel aratoire.*

Il est assez difficile de chiffrer, d'une part, les besoins et, d'autre part, les réalisations du parc algérien, en matière de matériel aratoire, en raison:

De la particularité des besoins algériens (sol dur nécessitant un matériel en général lourd),

De l'effort réalisé par la construction locale,

De l'évolution des techniques d'utilisation des matériels (soc, disque ou sous-solage)

C. — *Matériel de récolte.*

En 1948, le marché algérien s'alimentait exclusivement aux Etats-Unis et au Canada.

Il était composé d'environ 1.400 moissonneuses-batteuses. Il est passé à 1.630 environ, en 1949, à 2.000 environ, en 1950.

Le programme fixé par le comité directeur du machinisme agricole a été réalisé.

Les prévisions d'entretien pour 1952 et 1953 sont de l'ordre d'environ 75 appareils par an.

D. — *Pièces de rechange.*

La composition du parc algérien, essentiellement d'origine américaine avant guerre, en fait un gros consommateur de pièces de rechange, en provenance des U. S. A.

L'absence totale de dotation en crédit-pièces, du début de la guerre à 1948, est, pour une grande part, responsable de la vétusté du parc algérien de tracteurs, malgré l'apparente jeunesse de celui-ci.

Le parc algérien de tracteurs se compose actuellement d'environ:

6.400 tracteurs de moins de 10 ans;
2.800 tracteurs de 10 à 15 ans;
1.100 tracteurs de plus de 15 ans,

soit un total de 10.300, sur lequel plus de 4.000 tracteurs seraient, à brève échéance, mis hors d'usage, si le matériel neuf était plus rentable et si l'agriculture algérienne possédait des disponibilités plus grandes.

La vétusté du parc apparaît, dans l'importance des crédits « pièces de rechange » alloués sur les ERP I et II.

ERP I a permis l'importation de 1.580.000 $,
ERP II a permis l'importation de 1.350.000 $,

destinés à couvrir la majeure partie des besoins exprimés en matériel relativement récent.

Il convient de signaler que les réparations de matériel américain d'un certain âge sont longues et onéreuses, ce qui leur ôte une partie de leur rentabilité.

Les besoins annuels d'avenir sont de l'ordre de 1.500.000 $.

Situation actuelle du machinisme agricole et vues d'avenir.

En majeure partie composé d'éléments en provenance des Etats-Unis, donnant, au surplus, une très grande satisfaction aux utilisateurs, le machinisme agricole algérien, n'aurait aucune tendance à rechercher une nouvelle source d'approvisionnement, mais:

Les progrès techniques réalisés par la production métropolitaine;

Les difficultés de ravitaillement sur les marchés des U. S. A.;

L'accroissement qualitatif et quantitatif des productions des pays de l'Europe occidentale,

sont des facteurs probables de l'orientation future du marché algérien:

1° Pays de climat et de terre difficiles, pauvre en techniciens et main-d'œuvre spécialisée, l'Algérie avait résolument orienté ses marchés vers les pays fournissant un matériel de qualité.

Jusqu'à ces dernières années, seuls, les Etats-Unis et Hanomag, en Allemagne, pouvaient fournir un matériel répondant aux conditions générales de l'utilisation.

Depuis la fin de la guerre, les progrès techniques réalisés par l'industrie française et la pénurie du parc algérien ont permis l'utilisation d'une certaine quantité de matériels français et rendu possible la constatation de progrès certains chez celui-ci.

En outre, l'obligation faite aux producteurs algériens d'aligner les prix de revient de leurs produits sur les prix internationaux ont nécessité la réalisation d'économies sérieuses sur les différents postes de ces prix de revient et notamment sur les travaux agricoles.

Or, l'on constate que la rentabilité du matériel français supporte parfois la comparaison avec des matériels connus. Cette constatation vaut surtout pour les tracteurs à roues; elle est moins affirmée pour les tracteurs à chenilles qui, en Algérie, constituent, surtout pour les céréaliculteurs, l'outil de travail essentiel.

Il est donc à supposer que le machinisme agricole algérien aurait une certaine tendance à accepter la consommation de produits nationaux, mais ici, réside une inconnue qui empêche toute spéculation.

En effet, rien ne permet à l'utilisateur algérien de croire que la production française est assurée de la pérennité néces-

saire à l'entretien d'un parc qui serait essentiellement composé d'unités françaises alors, qu'au contraire, de fortes chances militent en faveur d'une croyance semblable en ce qui concerne le matériel en provenance des Etats-Unis. En outre, si les progrès constatés dans les constructions françaises, depuis quelques années, sont tangibles, ils semblent sérieusement se ralentir, depuis qu'une certaine protection leur a été offerte.

Il ne saurait donc être question de donner une orientation volontaire au marché algérien. Il faut surtout se persuader que le matériel ne s'écoulera que dans la mesure où, adapté aux conditions de production algérienne, il donnera satisfaction aux utilisateurs;

2° Il serait souhaitable que les contacts déjà établis entre l'industrie française et l'utilisateur algérien soient renforcés par des enquêtes officielles, menées régulièrement par les services compétents du Gouvernement auprès de ces mêmes utilisateurs.

Il ne saurait, en effet, être préjugé des tendances d'un marché et des possibilités qu'il offre ou peut offrir à l'industrie française, sans connaître des utilisateurs eux-mêmes les influences des productions étrangères, et notamment américaines sur ce marché.

Certes, si le marché algérien ne représente qu'un pour cent de la production des Etats-Unis et ne constitue, de ce fait, qu'un faible élément de l'économie des U. S. A., la présence de matériel américain en Algérie n'en est pas moins extrêmement important pour les utilisateurs, qui le considèrent comme le système de référence.

Au surplus, dans l'éventualité d'une diminution des crédits ouverts aux U. S. A., pour le machinisme agricole algérien, il serait souhaitable que la destination des crédits soit beaucoup plus orientée vers l'entretien du parc algérien que vers son renouvellement proprement dit.

CONCLUSIONS

Pays essentiellement agricole, l'Algérie voit la majeure partie de ses productions absorbée par la métropole. Par le jeu rationnel des circuits économiques, il serait souhaitable qu'à son tour, elle puisse ouvrir ses marchés à la production métropolitaine.

Pour y arriver, trois conditions doivent être remplies:

Améliorer la qualité et augmenter la rentabilité des productions françaises, par une aide financière efficace, apportée dans le domaine particulier du machinisme agricole aux constructeurs français, en concentrant le maximum de moyens sur les productions actuellement les plus méritoires,

Augmenter le pouvoir d'achat des producteurs agricoles en favorisant leur équipement par l'octroi des crédits indispensables (prêts d'équipement),

Utiliser les crédits E. R. P., selon la définition même qui leur a été donnée à l'origine.

II. — FINANCEMENT

Etat de prévisions des ressources à terme, nécessaires au crédit agricole mutuel d'Algérie, pour financer en 1950-1951 et en fonction des besoins exprimés aux caisses régionales.

I. — *Equipement collectif.*

A. — Construction et équipement de silos et magasins à céréales. Le programme arrêté par la S. A. O. N. I. C. le 14 juin 1950 a prévu 2 millions 1/2 de quintaux de logement. — Dépense totale 3 milliards, dont à titre d'avance.		1.000.000.000
B. — Autres réalisations coopératives.		
1° Réfection. — Agrandissement et rééquipement de caves coopératives et docks à tabac	200.000.000	
2° Installation de stations de conditionnement d'agrumes, fruits et légumes	200.000.000	
3° Développement de la production laitière par l'installation d'usines coopératives de pasteurisation du lait et d'utilisation des sous-produits. — Dépense totale 900 millions, dont, à titre d'avance.	300.000.000	
4° Equipement des coopératives de travaux mécaniques	300.000.000	
		1.000.000.000
Total équipement coopératif		2.000.000.000

II. — *Equipement individuel.*

Demandes formulées auprès des caisses de crédit agricole mutuel, et connues justifiées (à l'exclusion des banques privées).

1° Equipement mécanique	500.000.000	
2° Reconstitution vignoble	300.000.000	
3° Plantation arbres fruitiers	50.000.000	
4° Travaux hydrauliques	100.000.000	
5° Travaux divers d'améliorations foncières	50.000.000	
Total équipement individuel		1.000.000.000
Total général		3.000.000.000

NOTA. — A l'heure actuelle, la caisse algérienne de crédit agricole mutuel, chargée de financer en Algérie, comme la caisse nationale de crédit agricole dans la métropole, les investissements à long terme, ne dispose que d'une dotation de 150 millions, pour les docks à céréales et de 160 millions, pour les prêts individuels. Le déficit est de 2.690.000.000 (pour 1951 seulement).

En ce qui concerne le fonds commun des sociétés indigènes de prévoyance (S.I.P.), la situation est encore plus critique, surtout si l'on tient compte du nombre très élevé des exploitants (400.000 environ). Ce fonds, qui est destiné, par l'intermédiaire des sociétés indigènes de prévoyance (S.I.P.), à assurer, en faveur des agriculteurs fellahs, toutes les opérations dévolues à la caisse algérienne de crédit agricole mutuel, en ce qui concerne les agriculteurs européens, se trouve, à l'heure actuelle, demuni de toutes ressources et dans l'impossibilité absolue d'accorder tout prêt, y compris les prêts de campagne.

Le rapport déposé, en 1950, par M. Guellati, faisait apparaître des besoins de l'ordre de 40 milliards sur dix ans, dont une dizaine pour la période de démarrage et des sommes décroissantes par la suite, compte tenu des amortissements par remboursement.

On peut remarquer, dans l'échéancier qui suit, qu'une somme d'un milliard seulement est consacrée au développement de l'agriculture musulmane. Ce chiffre est absolument infime, eu égard aux besoins réels et immédiats d'équipement individuel et collectif bien en retard.

Les investissements demandés sont une condition *sine qua non* à la transformation de l'économie agricole musulmane encore rudimentaire et à son accès à l'économie d'échange. C'est par ce moyen seul que l'on arrivera au relèvement du standing matériel et moral des agriculteurs fellahs.

	Millions de francs courants.
Echéancier des payements 1951:	
Agriculture:	
Développement de l'agriculture musulmane	1.054
Amélioration des exploitations	300
Développement du machinisme agricole	608
Equipement agricole	1.011
Enseignements et recherches agricoles	489
Défense et restauration des sols	1.324
Hydraulique	1.460
Défense contre les eaux nuisibles	530
Adduction d'eau	4.638
Aménagement Chott el Chergui	1.500
	12.914
Energie:	
Centrales hydro-électriques	4.885
Centrales thermiques	3.384
Transfert distribution électricité	3.218
Production transfert gaz	390
Houillères Sud oranais	166,3
Pétroles	400+400
à la charge de l'Algérie.	
Mines	200
Routes	1.151,4
Ports:	
Infrastructure	485
Equipement portuaire	1.380
Chemins de fer:	
Infrastructure	2.470
Matériel roulant	2.844
Infrastructure aéronautique	260

	Millions de francs courants.
Télécommunications:	
Installation	420
Ligne	386
Service postal	294
Industrialisation:	
Industries métalliques	247
Industries mécaniques	120
Industries électriques	55
Matériel de construction	25
Industries chimiques	1.673
Industrie transformatrice produits agricoles	330
	24.783
Total général	37.697

2° Résolution formulée à l'unanimité par le Conseil économique, dans sa séance du 20 mars 1951 (1).

Le Conseil économique,

Vu sa résolution, en date du 25 octobre 1950, par laquelle il a décidé de se saisir de l'étude d'ensemble de la situation actuelle de l'agriculture;

Vu sa décision, en date du 20 mars 1951, de procéder à une étude séparée de la situation actuelle de l'agriculture en Afrique du Nord, dans les départements et territoires d'outre-mer et notamment de certaines grandes productions;

Après avoir entendu le rapport sur les principales productions d'Afrique du Nord présenté, au nom de sa commission de l'économie de l'Union française, par M. Burgat;

Considérant que les productions agricoles d'Afrique du Nord, des départements et des territoires d'outre-mer, correspondantes ou similaires des productions métropolitaines, doivent s'efforcer de ne pas concurrencer ces dernières, mais s'intégrer dans un ensemble économique harmonieux;

Considérant que le premier objectif de ces productions doit être de tendre à satisfaire les besoins alimentaires des populations autochtones de ces territoires et à améliorer rapidement leur standard de vie, généralement bas;

Considérant que ces productions agricoles conditionnent l'économie générale de ces pays et la vie même de leurs populations, puisqu'elles représentent 90 p. 100 de leur activité,

I. — Céréales:

Constatant que la production céréalière d'Afrique du Nord qui, à une certaine époque, pouvait apparaître comme risquant de gêner la production métropolitaine, présente, depuis la guerre, un caractère complémentaire, qu'elle conservera, en raison:

1° Des conditions naturelles des zones de production, qui en limitent l'expansion;

2° Des caractères spécifiques des produits, qui en font des compléments indispensables de la production métropolitaine;

3° De l'augmentation démographique rapide, non accompagnée d'un accroissement parallèle de la production;

4° De l'insatisfaction des besoins d'une population dont l'amélioration du régime alimentaire est lente à se développer, bien que, depuis quelques années, on en constate l'amorce, par exemple: une consommation plus importante de pain et de blé dur, au détriment de l'orge, ainsi qu'une consommation plus abondante de viande et de fruits;

5° Du souci des agriculteurs d'orienter leur production:

a) Vers les blés tendres de force, destinés au coupage des farines métropolitaines:

b) Vers les blés durs, autant pour la consommation locale que pour les besoins de l'industrie des pâtes alimentaires;

c) Vers le maïs, pour combler le déficit métropolitain en aliments du bétail;

d) Vers l'amélioration de la qualité des orges offertes à la métropole, dans le même but;

Constatant que le problème posé par l'écoulement des orges sur la métropole ne présente pas un caractère de gravité, les gros excédents étant sporadiques, qu'au surplus, l'Afrique du Nord se préoccupe de réduire cette production au profit de celle du blé tendre déficitaire, mais qu'elle ne peut que la limiter partiellement, étant donné que la culture de l'orge conditionne la vie même des fellahs des hauts plateaux, où les conditions naturelles interdisent toute substitution de culture,

(1) Ce vote a été acquis à main levée.

Emet l'avis:

Qu'il convient d'encourager la céréaliculture d'Afrique du Nord, par tous les moyens possibles et notamment par:

1° Des crédits d'investissements plus importants, devant permettre aux caisses de crédit agricole et aux sociétés indigènes de prévoyance de financer rapidement le programme de construction de logement des grains à la production et aux ports d'embarquement, ainsi que le programme d'amélioration rurale, prévu à titre individuel, comme à titre collectif, par les secteurs d'amélioration rurale officiels;

2° Le respect de la parité des prix entre la métropole et l'Afrique du Nord;

2° Le maintien de la proportionnalité entre le prix de l'orge et celui du blé tendre;

4° Le maintien de la réglementation des céréales secondaires.

II. — Agrumes (1):

Constatant que si, dans l'avenir, une concurrence se manifestait gravement, trois moyens pourraient en compenser les effets:

Etablissement d'un calendrier d'importation, puis amenuisement progressif et correspondant du volume des importations étrangères;

Accroissement naturel, puis encouragé, des consommations nord-africaine et métropolitaine, déjà régulièrement enregistré;

Organisation du marché commun des pommes et des agrumes, par la création d'un réseau frigorifique,

Emet l'avis:

Que, pour encourager la consommation, il convient de réduire, dans toute la mesure du possible, les prix des agrumes offerts à la métropole:

1° Par compression de tous les frais qui le grèvent, depuis la production jusqu'à la consommation (réduction des taxes diverses, des frais du conditionnement obligatoire, des frais de transport);

2° Par l'octroi de tarifs maritimes préférentiels;

3° Par l'aménagement du transport en vrac (soit par containers, soit même par ferry-boat).

III. — Vins:

Constatant que si, au contraire de la céréaliculture, la viticulture en Afrique du Nord n'est pas une nécessité sociale, puisque la population autochtone ne consomme pas de vin et que les besoins locaux n'absorbent qu'une faible partie de la production, il faut néanmoins souligner qu'un nombre important d'ouvriers y trouvent leurs salaires (400.000 pour l'Algérie seulement);

Constatant que, par contre, elle est une nécessité économique impérieuse: ainsi, les recettes de son exportation représentent, pour l'Algérie, près de la moitié du montant total des exportations et sont généralement réinvesties sur place;

Que, en ce qui concerne l'Algérie, la législation et le marché des vins étant communs avec la métropole, on ne peut parler de concurrence; au surplus, les vins algériens, généralement de haut degré, sont appréciés comme vins de coupage par la métropole (2);

Que, pour la Tunisie et le Maroc, non régis par le statut viticole, des contingents sont attribués; au surplus, la Tunisie a consenti à se soumettre à une discipline de plantation, pour se rapprocher le plus possible du statut du vin et ses objectifs sont limités; le Maroc semble, par contre, avoir prévu, dans son plan de modernisation, une extension de ses plantations, qui risque de le placer bientôt en situation délicate,

(1) Le texte initial comportait un premier alinéa, ainsi rédigé:

« Constatant que, dans le cadre général du marché des fruits, il pourrait y avoir concurrence directe à l'égard de la pomme, mais que la France important de l'étranger le tiers de sa consommation d'agrumes, les Nord-Africains sont en droit de penser qu'il n'y a momentanément pas de concurrence. »

Cet alinéa fut supprimé à la suite et par voie de conséquence de l'adoption d'un amendement présenté par M. Martin, au nom du groupe de l'agriculture et accepté par le rapporteur, tendant à la suppression des mots « les Nord-Africains sont en droit de penser qu'il n'y a pas momentanément de concurrence ».

(2) Le texte initial, qui était ainsi rédigé: « Que, en ce qui concerne l'Algérie, la législation et le marché des vins étant communs avec la métropole, on ne peut parler de concurrence; au surplus, les vins algériens, généralement en haut degré, sont appréciés comme vins de coupage par la métropole et sont complémentaires des produits métropolitains », fut modifié, à la suite de l'adoption par le Conseil et de l'acceptation par le rapporteur, d'un amendement présenté par M. Martin, au nom du groupe de l'agriculture, et tendant à la suppression des mots « et sont complémentaires des produits métropolitains ».

Emet l'avis:

Que, pour faire face à la crise actuelle, il convient, en outre des mesures restrictives relatives à l'importation des vins étrangers en France et à la réduction des taxes fiscales, ainsi que de toutes autres mesures susceptibles de diminuer le prix à la consommation, de demander au Maroc de s'imposer une discipline de plantation, analogue à celle consentie par la Tunisie (1).

IV. — Viande:

Constatant que l'élevage nord-africain ne constitue en rien un élément de concurrence pour l'élevage métropolitain;

Que, en bovins, la production ne satisfait pas les besoins de l'Afrique du Nord, qui est importatrice de viande, de reproducteurs et de vaches laitières, en provenance de la métropole;

Que, en porcins, la population musulmane ne consommant pas de porc, l'Afrique du Nord devient exportatrice, mais le faible volume de ses exportations n'a jamais constitué une gêne pour la production métropolitaine; cependant, l'Afrique du Nord, du fait de ses excédents de céréales secondaires et de ses grands espaces de parcours forestier ou autres, est remarquablement placée pour augmenter sa production porcine; il est à souhaiter que la métropole, au moment de la conclusion d'accords internationaux, réserve à l'Afrique du Nord des contingents importants, de viande de porc, afin d'encourager cette forme particulièrement intéressante d'écoulement de ses excédents éventuels d'orge;

Que, en ovins, comme pour la céréaliculture, l'élevage ovin constitue une nécessité sociale et économique de première importance;

Nécessité sociale, parce qu'il conditionne totalement la vie même de la population des territoires du Sud et partiellement celle des populations des hauts plateaux;

Nécessité économique, parce que le troupeau ovin d'Afrique du Nord, qui représente plus de vingt millions de têtes, est le seul moyen de tirer parti des zones steppiques et constitue presque exclusivement la source de viande consommée par les autochtones; il représente, en outre, pour beaucoup de ceux-ci, le seul capital d'exploitation, les zones de parcours étant généralement domaniales;

Que, là encore, il n'est pas possible de parler de concurrence avec la production métropolitaine, la consommation métropolitaine de viande de mouton n'étant assurée par le troupeau de la métropole qu'à concurrence de la moitié; pour le surplus, l'Afrique du Nord n'arrive pas encore à le satisfaire;

Quant à la laine, que la métropole paie actuellement en devises, l'augmentation de sa production par le développement de l'élevage ovin d'Afrique du Nord, ne pourrait qu'être favorable à l'économie nationale tout entière;

Constatant, en outre, que les conditions naturelles des vastes étendues subdésertiques, généralement favorables à l'élevage extensif du mouton, comportent des fluctuations climatiques dangereuses, puisque trois années consécutives défavorables ont ramené le troupeau d'Afrique du Nord, de 22 millions de têtes, en 1942 à 9 millions, en 1945,

Emet l'avis:

Qu'il convient, comme pour la céréaliculture, d'accorder à l'élevage ovin d'Afrique du Nord, les crédits d'investissements nécessaires à l'application rapide des plans urgents prévus qui comportent:

1° La création de points d'eau et d'abreuvement, simples mais nombreux;

2° La création accélérée de secteurs d'amélioration rurale d'élevage, pour assurer la constitution sur place de réserves alimentaires interannuelles;

3° L'extension aux territoires du Sud d'un réseau vétérinaire et d'infirmeries mobiles, transhumant avec les troupeaux;

4° L'organisation du marché de la laine et des peaux;

5° L'équipement d'abattoirs frigorifiques;

6° L'organisation d'un réseau d'organismes et de techniciens, chargés d'imposer, puis d'assurer les améliorations techniques indispensables à la vie et à l'évolution rationnelle d'un élevage extensif de l'importance du troupeau nord-africain.

(1) Le texte initial était le suivant:

« Que, pour faire face à la crise actuelle, il convient, en outre des mesures restrictives relatives à l'importation des vins étrangers en France et à la réduction des taxes fiscales:

« 1° D'accorder un tarif préférentiel des transports maritimes, ainsi que toutes autres mesures susceptibles de diminuer le prix à la consommation,

« 2° De demander au Maroc de s'imposer une discipline de plantation analogue à celle consentie par la Tunisie ».

Il fut modifié à la suite et par voie de conséquence de l'adoption d'un amendement présenté par M. Martin, au nom du groupe de l'agriculture, et accepté par le rapporteur, tendant à la suppression de la première partie du 1° de l'avis, la seconde partie de cet alinéa devant être ajoutée au paragraphe précédent.

II — LE PROBLEME DU RIZ DANS L'UNION FRANÇAISE

1° Rapport présenté, au nom du Conseil économique, par M. Razakarivony.

SOMMAIRE

I — Ressources et besoins:
1° Les pays producteurs de riz;
2° Les besoins de la métropole:
a) La consommation humaine;
b) Alimentation du bétail;
c) Usages industriels.

II — Les problèmes qui se posent:
1° Possibilité d'une concurrence entre la production rizicole de la métropole et celle des territoires d'outre-mer;
2° Le problème du riz;
3° La consommation locale dans les pays d'outre-mer.

Annexes:
I. — Le problème du riz à Madagascar.
II. — L'écoulement du riz d'Indochine dans l'Union française.

I. — Ressources et besoins

1° *Les pays producteurs de riz.*

Les pays producteurs de riz de l'Union française sont:

La France métropolitaine, dont la production, en extension rapide, a atteint 40.000 tonnes en 1950 (soit 24.000 tonnes de riz usiné). En Camargue, les superficies consacrées à la culture du riz, qui furent de 1.000 hectares en 1946, 2.000 hectares en 1947, 4.000 hectares en 1948, 8.000 hectares en 1949 et 12.000 hectares en 1950, seront portées, en 1951, à 15 ou 20.000 hectares, la superficie maxima envisagée pour l'avenir étant de l'ordre de 25.000 hectares, avec une production probable de 60.000 tonnes de riz blanchi.

L'Indochine qui, outre les énormes quantitées consommées sur place, a exporté:

En 1938, 1.053.931 tonnes;
En 1947, 90.587 tonnes;
En 1948, 191.037 tonnes;
En 1949, 154.161 tonnes:
Cinq mois de 1950, 61.667 tonnes.

Une reprise éventuelle des exportations de riz d'Indochine est évidemment liée à la solution des problèmes politiques et militaires qui se posent dans ce pays.

Madagascar, qui consomme environ 500.000 tonnes et a exporté:

En 1924, 80.000 tonnes;
En 1942, 18.000 tonnes;
En 1948, 5.000 tonnes;
En 1949, 607 tonnes;
Six mois de 1950, 214 tonnes.

L'Afrique occidentale française, l'Afrique équatoriale française et le Maroc tentent de développer leur production pour la consommation, mais il n'est évidemment pas question, pour l'instant, d'exportation.

2° *Besoins de la métropole.*

Avant la guerre, la France importait 600.000 à 700.000 tonnes de riz et dérivés. Elle a absorbé, en 1938:

540.484 tonnes en provenance de ses colonies;
22 895 tonnes en provenance de l'étranger;

soit : 563.379 tonnes.

a) La consommation humaine est restée bien inférieure à ce qu'elle était avant guerre: elle fut, en 1950, de 60.000 tonnes et pourra se chiffrer à 75.000 tonnes en 1951, mais il faut souligner qu'elle est susceptible d'une considérable augmentation.

L'Italien et l'Espagnol consomment dix fois plus de riz que le Français. On prévoit que la consommation pourra être, prochainement, de 90.000 tonnes (ce qui représente le chiffre approximatif de la consommation d'avant guerre).

A titre d'indication, voici comment est envisagé le programme de 1951:

22.500 tonnes de riz de Camargue;

40.000 tonnes importées d'Italie;

12.000 tonnes importées d'Indochine;

6.000 tonnes importées d'Egypte;

Plus 2.000 tonnes importées de Madagascar;

Et 2.500 tonnes importées du Mexique.

b) Alimentation du bétail: la majeure partie des importations avant guerre était destinée à l'alimentation du bétail, les « brisures » de riz, étant très bon marché, pouvaient concurrencer les céréales indigènes. La France importe de l'étranger 1.500.000 tonnes de céréales secondaires, dont 600.000 tonnes de maïs. Les importations de riz pour la consommation animale sont devenues impossibles, du fait des prix trop élevés du riz.

c) Usages industriels: il faut citer également des importations de brisures de riz d'Indochine, destinées notamment à la fabrication de l'amidon.

II. — Les problèmes qui se posent

1° *Possibilité d'une concurrence entre la production rizicole de la métropole et celle des territoires d''outre-mer.*

Actuellement, cette concurrence n'existe pas, mais, dans l'avenir, elle pourrait s'établir, en ce qui concerne les importations de riz et de céréales secondaires, notamment si un tarif préférentiel est accordé au riz indochinois.

Des divergences de vues se sont manifestées au sein de la commission de l'économie de l'Union française du Conseil économique, en ce qui concerne l'époque à laquelle une reprise des importations indochinoises en France, sur un rythme équivalent à celui d'avant-guerre, pourra être envisagée, certains membres de la commission estimant que ces importations pourraient reprendre prochainement, d'autres prévoyant que l'augmentation constante de la population des pays asiatiques importateurs de riz permettra de régler ce problème de la concurrence métropole-Indochine, en diminuant les importations de riz en France.

Mais un accord s'est réalisé sur la nécessité de faire des recherches techniques, afin de trouver la meilleure affectation à donner aux différents produits servant à la nourriture du bétail, compte tenu des qualités propres à chacun de ces produits. Elle a estimé que, dans le cas où des importations indochinoises reprendraient, le marché métropolitain pourrait absorber, à la fois la production française et les importations indochinoises, à condition que celles-ci retrouvent leur utilisation traditionnelle pour l'industrie (par exemple, par l'emploi de brisures de riz d'Indochine pour faire des semoules pour brasseries) et pour l'alimentation du bétail, ce qui permettrait de réduire les importations de maïs payées en devises appréciées.

Un système de péréquation entre le prix des céréales secondaires et celui du riz pourrait également être envisagé.

2° *Problème des prix.*

Ces prix sont fixés actuellement par le Groupement national d'achat du riz. Les prix du riz importé sont majorés, pour alimenter une caisse de péréquation qui comble l'écart entre le prix de revient du riz en Camargue et le prix du riz importés. Les sommes versées en 1950-1951 par la caisse de péréquation se sont élevées approximativement, pour une production de 12.500 tonnes, à 750 millions et les prévisions pour la future récolte sont de 1.360 millions, pour 22.500 tonnes.

Le conseil a estimé que, bien qu'il soit nécessaire d'encourager la production de riz de Camargue, le système de péréquation est critiquable: il fait payer le riz trop cher, au détriment de la consommation et crée des inégalités parmi les cultivateurs, en favorisant les premiers installés. Ce système pourrait être remplacé par l'octroi de crédits d'investissements aux producteurs de Camargue dans les premières années de la mise en culture.

3° *La consommation locale dans les pays d'outre-mer.*

Enfin le problème principal, c'est celui de l'intensification de la production de riz pour la consommation locale dans les pays d'outre-mer.

On sait, en effet, que, lorsque l'Indochine exportait un million de tonnes de riz et Madagascar 80.000 tonnes, de nombreux habitants de ces pays ne mangeaient pas à leur faim.

Or, l'amélioration de la production vivrière, notamment le riz, doit être inscrite en tête de tout programme cohérent dans les territoires d'outre-mer, parce que:

1° La sous-alimentation y règne de façon chronique et que c'est un devoir de remédier d'urgence à cet état de fait;

2° Le souci capital et permanent de leurs populations est d'abord de produire leur substance quotidienne.

ANNEXE I

Le problème du riz à Madagascar.

Tandis que la culture du riz semble trouver un encouragement dans les autres pays de l'Union française, qui n'étaient pas traditionnellement producteurs, plusieurs milliers d'hectares de rizières, pourtant bien cultivées il y a quelques années, sont abandonnés et restent incultes.

Les faits sont là. Ils sont irréfutables.

En Imérina et dans le pays betsileo, ce dernier également gros centre producteur de riz pendant des siècles, presque sur toute l'immense étendue de la Grande Ile et même dans la région du Lac Alaotra, terre de prédilection pour la réalisation du plan décennal, il se trouve de-ci, de-là, des rizières laissées à l'abandon.

Des renseignements sûrs nous manquent en ce moment pour donner une idée exacte sur cet état de choses.

Les raisons qui ont motivé ces abandons sont nombreuses et diverses. Les principales sont les suivantes:

1° Mouvements internes (de région à région) de la population, notamment ces 20 dernières années;

2° Mortalité infantile énorme, d'où excédent de décès sur les naissances;

3° Achat des rizières (pour constructions d'usines ou de maisons d'habitation, etc.) dans la plupart des cas, par des grandes sociétés ou gros colons;

4° Mauvais entretien des digues d'intérêt général (par exemple celles de l'Ikopa ou de la Sisaony) ayant favorisé, au moment des grandes eaux, le déplacement du lit d'un fleuve ou d'une rivière;

5° Impôt excessif sur les rizières;

6° Manque de moyens financiers, pour l'achat de matériel agricole et semences;

7° Manque de temps matériel, permettant au paysan de travailler en toute tranquillité ses rizières, en raison des corvées semi-administratives, généralement sous le couvert des Fokonolona (collectivités-témoins)... pour réfection ou construction des routes, ponts, marchés, bâtiments officiels, etc.;

8° Décès ou empêchement physique (emprisonnement d'un grand nombre de paysans, métayers et ouvriers de toutes catégories, lors des événements sanglants de mars 1947);

9° Déficience physique, en raison de la sous-alimentation, provenant surtout de l'insuffisance du pouvoir d'achat du travailleur.

Par conséquent, il n'est pas exagéré de dire que si la grande majorité de ces anciennes rizières était récupérée et cultivée (avec l'aide matérielle et financière de l'administration locale), comme avant leur abandon, rien ne justifie l'urgence d'aménager en rizières de nouvelles terres, sinon pour augmenter dans de grandes proportions le tonnage de riz à exporter.

Il est vrai qu'à l'heure présente, il existe de vastes zones pouvant être aménagées en rizières, mais il n'est pas moins vrai que, dans la plupart des cas, il sera plus facile et plus rentable de récupérer, d'abord, ces anciennes rizières.

Elles appartiennent, en majorité, aux autochtones. Leur non-récupération équivaudrait pratiquement à une politique économique favorable aux grandes compagnies et gros agrariens, qui destinent leurs produits à l'exportation.

Parmi ces derniers on peut citer en exemple MM. Dequivre, de Sakaraha, propriétaire de près de 1.700 ha, ayant à son service plus de 600 métayers et salariés agricoles, Jamet et Bourval, de Tuléar, Cart, Pageot (Marcel) et autres de Betioky (documentation sur l'étude agraire à Madagascar de M. Pierre Boiteau, ingénieur agronome et conseiller de l'Union française).

Bref, le problème de l'insuffisance permanente de la production rizicole pour la consommation locale restera entier et n'est pas près d'être solutionné.

Superficie cultivée en riz. — Depuis 1938, la surface des rizières cultivées s'est élevée de 500.000 à 630.000 hectares (1). Cependant M. André Prunières, auteur du livre intitulé *Madagascar et la crise*, à la page 24, l'estimait, en 1928, à 600.000 hectares.

Le plan décennal prévoit une augmentation de 217.000 hectares, ce qui porterait la surface totale cultivée en riz à 847.000 ha.

Par ailleurs, le document intitulé « Etat des opérations du plan de modernisation et d'équipement des territoires d'outre-mer » (page 142), mentionne la possibilité de récupérer 228.000 ha pour les rizières et les aménagements fonciers d'hydraulique, sur 225.000 ha en 8 ans (page 143).

Il importe de noter que ces surfaces (630.000 ha cités plus haut) représentent environ 1/3 des surfaces cultivées dans la Grande-Ile.

D'après M. André Prunières, ces surfaces se répartissent comme suit (page 19):

Paysans malgaches	1.219.347 ha
Sociétés anonymes et gros colons	151.243 ha
Total	1.370.590 ha

En outre, les 2,4 p. 100 (2) seulement de Madagascar sont cultivés, alors que sa superficie couvre une superficie (avec ses dépendances) d'environ 627.000 km carrés et près de 20.000.000 de terres arables (étude de M. Pierre Boiteau sur la question agraire à Madagascar, citée plus haut).

M. Lhuillier, conseiller de l'Union française, dans son rapport n° 337 du 15 juin 1948, destiné à la commission de l'agriculture de l'Assemblée de l'Union française, sur la proposition n° 191, année 1948, présentée par MM. Touré et les membres de son groupe, tendant à demander au Gouvernement la création, en Guinée française, de stations expérimentales pour la culture du riz, etc., estime que la surface ensemencée en 1945 à Madagascar est de 570.000 ha.

En moyenne, la surface cultivée en riz est de 600.000 ha, depuis 1928, à savoir:

En 1928	600.000 ha (M. André Prunières, page 24);
En 1938	630.000 ha;
En 1945	570.000 ha;

18.000.000 ha : 3 = 600.000 ha.

Le plan de développement de la production rizicole à Madagascar, a-t-il précisé, prévoit de porter ces surfaces à 800.000 ha (plan 847.000 ha).

Evolution du rendement. — En se basant sur ces 600.000 ha de rizières cultivées, et, en admettant un rendement moyen de 1.500 kg par hectare, Madagascar aurait la possibilité de produire, chaque année, 900.000 tonnes de paddy.

Cependant, avec les moyens de fortune dont dispose, à l'heure actuelle, l'agriculteur malgache, le rendement à l'hectare atteint difficilement 1.300 kg.

En effet, l'*A. G. E. F. I.* du 16 janvier 1951 prétend que la récolte en paddy de 1950 à Madagascar a été bonne, parce qu'elle a atteint 725.000 tonnes (environ 1.150 kg par hectare), alors que, déjà en 1948 (voir *Marchés coloniaux*, n° 241 du 24 janvier 1950, page 1443), la production en paddy était de 950.000 tonnes pour une superficie cultivée de 630.000 ha (1.500 kg par hectare).

Ainsi, en 1928, la production rizicole a atteint un chiffre record de 1.000.000 de tonnes de paddy (livre *Madagascar et la crise*, page 24, cité plus haut).

Cette année-là, l'hectare avait produit près de 1.700 kg de paddy (600.000 ha).

De ce fait, on ne peut partager l'optimisme du journal de l'*Agence économique et financière*.

L'effort à accomplir. — Le rendement de la production rizicole est aussi conditionné par le problème de l'eau. La rizière doit être régulièrement irriguée et l'eau renouvelée de temps en temps.

La culture du « Vary lava » demande beaucoup de précautions, car cette espèce de riz à grains longs et translucides a une grande valeur commerciale.

L'effort de l'agriculteur malgache doit se porter particulièrement:

1° Sur l'amélioration du rendement des deux espèces de variétés de riz:

Le riz rouge qui, sélectionné et traité convenablement, peut constituer un aliment riche en vitamines;

Le « Vary lava », pour l'exportation;

(1) Bulletin de statistique de Madagascar.
(2) Etudes et conjoncture, n° 6-7-7-1948

2° Sur la réduction par triage mécanique du pourcentage des brisures, actuellement de 50 p. 100 pour le riz pilonné;

3° Enfin, en adoptant les méthodes de culture moderne, le rendement par hectare pourra atteindre 1.500 à 2.000 kg de paddy.

Donc, deux avantages sont en vue:

a) Le problème de la consommation locale sera résolu;

b) Le rendement rizier existant sera augmenté et stabilisé, d'où un excédent de récolte à exporter.

Comment améliorer le rendement ? — De ce qui précède, il est possible d'améliorer le rendement de la production de riz en quantité et en qualité, en adoptant d'urgence les mesures administratives suivantes:

Réduction des variétés de riz, en sélectionnant les semences et hybridation,

Fourniture gratuite de ces semences et encouragement de leur culture,

Interdiction des cultures de riz de montagne, par brûlis de forêts, pour deux raisons majeures:

a) Destruction des forêts;

b) Rendement médiocre de 600 à 800 g de paddy par hectare.

Encouragement pour l'utilisation des fumures par les agriculteurs malgaches, ce qui impliquerait une vente à un prix raisonnable, permettant aux producteurs d'en acheter.

Exécution immédiate de petits travaux hydrauliques (barrages et canaux d'irrigation), peu coûteux d'ailleurs,

Aide financière aux paysans agriculteurs, notamment par l'octroi de prêts à moyen terme et dans le plus bref délai possible,

Vulgarisation des charrues et herses, par vente au prix de revient et avec facilités de payement,

Mécanisation de la culture.

Ainsi, l'aménagement en rizières des nouvelles terres, prévu par le plan décennal, aura toute sa valeur. Rien ne s'oppose plus à la création d'une entreprise-pilote pour la riziculture dans la région de l'Alaotra, par exemple, à condition que les droits et intérêts des Malgaches soient sauvegardés.

Les deux rapports distincts de MM. les conseillers de l'Union française Lhuillier, d'une part, et Lapart et ses collègues, d'autre part, font ressortir que le plan de développement de la culture du riz à Madagascar prévoit une production de 1 million 250.000 tonnes de paddy (800.000 ha), ce qui représente une production de 1.600 kg de paddy par hectare...

Enfin, ces objectifs atteints, les 12.000 tonnes de riz prévues pour l'exportation en 1952 seront même dépassées.

Exportation. — En dehors de la question épineuse de la consommation locale du riz, l'exportation de l'excédent de la récolte doit aussi attirer l'attention.

Madagascar a exporté:

En 1913, 10.000 tonnes environ;
En 1924, 80.000 tonnes environ;
(dirigées sur la France et les Mascareignes);
En 1927, 9.188 (1);
En 1928, 11.000;
En 1938, 11.300 (dont 3.000 tonnes sur la France);
En 1942, 18.000;
En 1944, 5.000 (?);
En 1948, 5.000 (voir tableau plan territoires d'outre-mer, page 143);
En 1949, 607;
En 1950, 214 (6 mois).

Les principales raisons qui ont motivé la réduction des quantités de riz exportées sont les suivantes:

Calamités naturelles (sauterelles, cyclones, inondations, sécheresse, grêle, etc.),

Augmentation de la consommation locale,

Développement des cultures riches, aux dépens des cultures vivrières,

Concurrence du riz indochinois (Mascareignes sur la côte Ouest).

Consommation locale du riz. — En 1949, la quantité de riz destinée à l'alimentation de 4.000.000 d'habitants est de 500.000 tonnes, c'est-à-dire une ration journalière de 380 g par personne.

Cette consommation est nettement insuffisante, puisqu'il faudrait au moins 700 g, comme ration journalière de riz. Malgré la valeur énergétique considérable du riz (3.431 calories au kilo), 800 g de riz sont nécessaires pour donner au travailleur

(1) Cyclone du 3 mars 1927.

une résistance physique lui permettant d'augmenter son rendement.

Donc, uniquement pour la consommation locale du riz, il faudrait une récolte de plus d'un million de tonnes de riz.

Sans tenir compte des 214 tonnes exportées en 1950, les 725.000 tonnes de paddy, représentant la totalité de la récolte de riz de la même année (d'après l'*A. G. E. F. I.* du 16 janvier 1951 — voir « Rendement), sont loin de suffire à la consommation locale, ce qui veut dire qu'il sera encore fait appel à une importation de plusieurs centaines de tonnes de riz.

Prix et salaires. — Ces deux problèmes sont liés. Parallèlement à cette insuffisance des quantités du riz nécessaires à la consommation locale, la modicité du salaire du travailleur malgache ne lui permet pas de se nourrir décemment. Sous-alimenté, il ne peut donner un bon rendement, malgré sa bonne volonté.

Le salaire journalier moyen d'un ouvrier est de 70 F (1) au mois de mars 1950, le prix au détail du kilo de riz rouge (consommation courante) était de 22 F.

Salaire: 25 jours de travail par mois, 70 F × 25 ..	1.750 F
Riz: 700 g par jour à 22 F le kg, 15,40 F × 30	462 F
Reste pour les autres postes du budget mensuel	1.288 F

CONCLUSION

Enfin, le seul problème est celui d'une augmentation de la production de riz dans la Grande-Ile, destinée à subvenir à l'alimentation de l'ensemble de la population.

Un excédent de production peut facilement être dirigé sur la métropole ou sur les territoires de l'Union française ou des territoires asiatiques.

ANNEXE II

L'écoulement des riz d'Indochine dans l'Union française.

Note présentée par M. Paul Bernard.

Le plan décennal de l'Indochine (plan Monnet) avait fixé comme objectif de production-riz de l'Indochine: 7.950.000 tonnes, à la fin de la première période quinquennale et 8.850.000 tonnes, à la fin de la seconde, contre une moyenne de 6.500.000 tonnes de 1935 à 1939, cet accroissement devant être obtenu, beaucoup plus par le relèvement du rendement moyen que par l'extension des rizières.

La même commission du plan Monnet avait prévu que cet excédent de production serait entièrement absorbé par la consommation locale, en raison de l'accroissement de la population, d'une part, et de l'amélioration de sa ration alimentaire, d'autre part.

Il en résulte que le surplus exportable de l'Indochine en riz devait être maintenu au chiffre moyen atteint avant la guerre, savoir 1.510.000 tonnes (moyenne 1934-1938).

Sur la base d'une exportation annuelle de 1.500.000 tonnes de riz d'Indochine, la consommation se répartissait, en moyenne, pendant la période 1934-1938, de la façon suivante:

Métropole	650.000 tonnes.
France d'outre-mer	130.000 tonnes.
Europe (moins la France).....	80.000 tonnes.
Extrême-Orient	640.000 tonnes.
Total	1.500.000 tonnes.

Les riz indochinois avaient pris cette place importante sur le marché de la métropole, grâce à leur bas prix et à une utilisation croissante pour l'alimentation du bétail (porcs, poulets, chevaux) et pour certaines industries alimentaires. Une faible partie, une trentaine de milliers de tonnes seulement, allait à la consommation humaine.

Le riz indochinois s'était ainsi substitué à certaines céréales secondaires, ce qui n'avait pas été sans provoquer des réactions assez vives, de la part des milieux agricoles métropolitains, principalement en 1937, 1938, années de récoltes de blé excédentaires, qui avaient contraint à dénaturer un certain pourcentage de cette production.

Néanmoins, en dépit de campagnes orientées dans ce sens, aucun contingentement n'avait été institué à l'importation des riz d'Indochine en France, lesquels y rentraient franco de droits de douane, alors que les riz étrangers étaient imposés à raison de 137 F les 100 kilos, au tarif général et 68,80 F, au tarif minimum.

Or, en 1948, l'exportation totale de l'Indochine a atteint 232.798 tonnes et, en 1949, 154.161 tonnes. Cette diminution des exportations provient, pour une large part, de la conjoncture politique et militaire qui prévaut en Indochine, ayant entraîné l'abandon de certaines rizières et paralysant les transports.

Notamment, les mesures militaires qui ont été prises pour bloquer la région du Transbassac en Cochinchine, région de grosse exportation, sont une des raisons importantes de ces diminutions.

Mais le potentiel de production du pays reste pratiquement intact et l'on peut admettre que, si la paix était rétablie, en deux ou trois ans, l'Indochine retrouverait son potentiel d'exportation d'avant-guerre.

Dans cette éventualité, il serait permis de penser que l'Indochine trouverait facilement, en raison de la pénurie alimentaire qui sévit en Extrême-Orient, des débouchés dans cette partie du monde. Il est certain qu'actuellement des tonnages importants pourraient être livrés aux Indes anglaises, qui connaissent une des famines les plus graves qu'elles aient eu à affronter, au cours des dernières années, ainsi qu'en Chine, si des relations régulières pouvaient être reprises avec ce pays.

Mais néanmoins, la situation statistique du riz sur le plan mondial n'est pas aussi satisfaisante pour les producteurs que les besoins de certains marchés permettraient de le prévoir.

Suivant les statistiques de la F. A. O., la production mondiale, qui était de 125 millions de tonnes de paddy, en 1934-1935, aurait atteint 145.400.000 tonnes, en 1948.

Ce qui a faibli, c'est le volume des échanges internationaux de riz qui, suivant un rapport de la F. A. O. du 18 mai 1950, s'est stabilisé à un niveau inférieur de 60 p. 100, par rapport à celui d'avant-guerre.

En Extrême-Orient, les principaux pays producteurs étant en même temps les principaux pays consommateurs, les échanges sur le riz ne portent que sur des tonnages très modestes. Ce sont ces échanges qui ont été profondément altérés par les conditions politiques prévalant dans le Sud-Est asiatique. Notamment, la Birmanie qui exportait 3.500.000 tonnes, en moyenne, avant la guerre, a vu ce chiffre réduit à moins d'un million de tonnes et l'Indochine a pratiquement disparu du marché d'Extrême-Orient.

Mais, parallèlement, le Thaïland a développé sa production. L'Indonésie et le Pakistan, Ceylan, la Malaisie, les Philippines, s'efforcent de développer la leur, en vue de se suffire à eux-mêmes.

Il n'est donc pas certain que, si la situation politique s'améliorait de façon décisive, l'Indochine trouverait, en Extrême-Orient, un marché beaucoup plus large pour l'exportaiton de ses riz que celui qu'elle avait pu s'y assurer avant la guerre.

Il résulte de cet exposé que le marché français peut présenter une importance essentielle, comme débouché pour les riz indochinois.

***

Les accords qui ont été signés à Pau ont prévu, dans la convention relative au commerce extérieur, à l'article 3, que:

« Les échanges commerciaux entre le Cambodge, le Laos et le Viet-Nam et les autres pays de l'Union française, sont libres, selon les principes fixés par les conventions internationales et compte tenu des accords passés entre la France et ces trois Etats, en matière de liberté du commerce ».

Et, à l'article 4 que, en contrepartie d'avantages préférentiels pour l'importation de produits en provenance de l'Union française, « le Gouvernement français prend l'engagement de faciliter l'entrée dans le reste de l'Union française des productions des trois Etats du Cambodge, du Laos et du Viet-Nam, par l'octroi à ces productions de marges de préférence sur le tarif douanier ».

Etant donné l'indépendance qui vient d'être accordée aux Etats associés, ceux-ci ne seront maintenus dans l'orbite de l'Union française que dans la mesure où un volume d'échanges relativement important pourra être maintenu entre eux et l'Union française.

Si donc la métropole souhaite conserver dans ces pays des débouchés privilégiés pour ses tissus, pour ses produits métallurgiques, pour ses machines, etc., il est nécessaire qu'elle consente des avantages équivalents aux produits indochinois qu'elle est susceptible d'acheter.

Or, il se trouve que, parmi les produits d'exportation de l'Indochine jouant un rôle important dans ses échanges, le caoutchouc et le charbon sont écoulés aux prix mondiaux, sans

(1) Salaire minimum garanti à Tananarive.

protection douanière, de telle sorte qu'aucune préférence ne peut être assortie aux importations de cette nature. Seuls, les riz et les maïs peuvent bénéficier à l'importation dans l'Union française de privilèges douaniers.

En ce qui concerne les maïs cambodgiens, il s'agit là d'une production qui n'est pas susceptible d'une très grande extension, en raison des conditions naturelles de cette culture. Ce qui est donc essentiel pour l'Indochine, c'est de s'assurer un débouché vers la France pour des tonnages relativement importants, sans avoir à supporter de droits de douane prohibitifs et même très vraisemblablement, franco de droits de douane, comme cela était le cas avant la guerre.

La question va être posée très certainement dans un avenir assez proche. En effet, à la suite de la signature des accords de Pau, des traités de commerce devront être conclus entre la France et les Etats associés, en vue de fixer précisément, pour une durée assez longue, quels seront les produits devant faire l'objet d'échanges dans les deux sens et de déterminer les tarifs préférentiels correspondants.

D'autre part, s'il était décidé, comme cela a été envisagé, de mettre fin aux mesures de blocage du Transbassac, il n'est pas exclu que des tonnages relativement importants provenant, en particulier, de stocks des années précédentes, se trouvent à nouveau disponibles pour l'exportation.

Il est donc nécessaire que les pouvoirs publics, après consultation des milieux intéressés, prennent position à l'égard des revendications qui ne manqueront pas d'être présentées par les Etats associés, à l'occasion des prochaines négociations commerciales.

⁂

La situation du marché du riz a subi, dans la métropole, des modifications profondes, au cours des dernières années, pour les raisons suivantes:

La consommation a été ramenée à environ 80.000 tonnes, mais ce tonnage est absorbé, en presque totalité, par la consommation humaine, alors qu'avant la guerre, ainsi qu'il a été dit, l'alimentation du bétail constituait le débouché essentiel.

Cette augmentation de la consommaion humaine est d'autant plus remarquable, que, depuis la guerre, les prix ont augmenté dans une proportion beaucoup plus forte que les autres denrées alimentaires. Les prix actuels, en effet, sont, à la sortie des usines de décortication, de 102,80 F au kilog, alors qu'ils étaient seulement de 3 F le kilog avant la guerre pour les riz italiens et de 1,25 F pour les riz indochinois.

Il semble donc que la commission du riz de bouche ait gagné de nouvelles couches de consommateurs et il est permis de penser que ce marché pourrait s'élargir considérablement, si les prix étaient ramenés, comparativement à l'avant-guerre, à des taux beaucoup plus proches de ceux des autres denrées agricoles.

Par contre, les positions que le riz avait conquises, pour remplacer les céréales secondaires dans l'alimentation du bétail, ont été intégralement perdues, en raison de la disparité des prix entre lesdites céréales et le riz.

C'est ainsi qu'actuellement, le maïs vaut environ 25 F et l'orge 23,50 F rendus port français, contre 49 F pour le riz d'Indochine n° 1.

Dans un avenir immédiat, il n'y a pas lieu de penser que ces cours viennent à se rapprocher les uns des autres, mais cette éventualité n'est pas à exclure, au cours de l'exécution d'un accord commercial de longue durée, tel que celui qui devra être signé avec les Etats associés.

En effet, le prix élevé du riz paraît essentiellement dû à deux causes, jouant dans le même sens et qui peuvent être appelées à disparaître.

C'est, d'une part, le fait que des trois grands pays exportateurs de riz, Birmanie, Indochine, Siam, seul, le dernier n'a pas sa production paralysée par des troubles politiques.

C'est, d'autre part, la famine qui sévit aux Indes et dans certains pays d'Extrême-Orient.

Actuellement, le riz d'Indochine, destiné à l'alimentation pour le bétail, n'est passible, en France, d'aucun droit. Dans l'hypothèse où des tonnages importants seraient à nouveau écoulés d'Indochine, comme cela était le cas avant la guerre, par exemple, plusieurs centaines de mille tonnes, la consolidation de ce régime dans un accord commercial de longue durée ne paraîtrait pas susceptible de porter préjudice aux agriculteurs français.

En effet, la France importe de l'étranger 1.500.000 tonnes de céréales secodaires dont, en particulier, 600.000 tonnes de maïs, en provenance de l'Amérique du Sud, auxquelles le riz d'Indochine pourrait se substituer, aussi bien pour l'alimentation du bétail que pour les usages industriels:

Il semble donc qu'il n'y aurait aucun inconvénient à accorder à ce sujet aux Etats associés une franchise complète de droits de douane, ceux-ci étant actuellement fixés à 25 p. 100 pour les riz-cargo et 30 p. 100 *ad valorem*, pour les riz blanchis. L'application de ces droits de douane a été d'ailleurs suspendue.

La question est plus complexe pour le riz destiné à l'alimentation humaine. La situation se trouve, en effet, complètement modifiée en France depuis la guerre, du fait de l'apparition d'une production nouvelle en Camargue et d'une réglementation du marché des riz d'alimentation, qui en a été la conséquence.

Alors que la production française de riz était pratiquement nulle avant la guerre, elle couvrait 8.000 hectares en 1949, 12.000 hectares en 1950. Des extensions sont prévues jusqu'à 25.000 hectares et il y a en Camargue 70.000 hectares qui, le cas échéant, pourraient être mis en culture.

Entreprise avec des moyens modernes, tracteurs pour le défrichement, ensemencement par avion, moissonneuses batteuses ,etc., cette culture peut être considérée comme une réussite complète. Les rendements moyens accusés sont de 45 quintaux à l'hectare et des rendements de 70 quintaux ont été constatés. Tout permet donc de penser que l'on trouvera en Camargue des conditions d'exploitation aussi favorables et même peut-être plus, que dans les meilleures régions du Piémont.

On ne peut donc que se féliciter de la réussite d'un pareil effort, qui a permis de mettre en valeur des dizaines de milliers d'hectares de terre incultes et d'assurer l'auto-approvisionnement du pays, en cas de séparation avec l'extérieur, mais ces résultats n'ont été obtenus qu'à la faveur d'un effort financier très important, supporté par le consommateur.

En effet, actuellement, le marché du riz n'est pas libre. Les prix sont fixés par le Groupement national d'achat du riz (G. N. A. R.). Le Gouvernement majore les prix des riz importés, de façon à alimenter une caisse de péréquation, qui comble l'écart entre le prix de revient en Camargue et le prix des riz importés.

Le prix du paddy en Camargue a été fixé ainsi à 80,50 F au kilog, soit, compte tenu d'un rendement à la transformation de 59 p. 100 et des frais divers, un prix en sortie d'usine pour le riz de 163 F au kilog, contre 83 F pour les riz importés.

Pour les années 1949-1950, la caisse de péréquation a dû verser ainsi 700 millions en faveur du riz français et, pour 1950-1951, ladite caisse devra trouver 1.600 millions au minimum.

On escompte, en effet, que la consommation de la France en 1951 atteindra 90.000 tonnes, qui seront couvertes à raison de 30.000 tonnes par la Camargue, 10.000 tonnes par l'Indochine, 8.000 tonnes par l'Egypte et le reste par l'Italie.

Le système de péréquation actuel n'est pas sans soulever de sérieuses critiques, pour plusieurs raisons:

Il fait supporter au consommateur et non à l'exploitant la charge du défrichement et d'équipement de terres nouvelles. S'il est reconnu qu'il s'agit là d'une œuvre d'intérêt général qui ne peut être entreprise sans une aide extérieure, les frais correspondants devraient incomber à la collectivité tout entière.

Les rendements actuels, comparables à ceux obtenus en Italie, ne paraissent pas justifier un prix de revient aussi élevé.

Ce système paraît difficilement conciliable avec la politique des échanges de notre pays, telle qu'elle découle de nos engagements internationaux. Les prix des riz vendus par l'étranger se trouvent, en effet, doublés, lorsque ceux-ci sont livrés à la consommation, ce qui équivaut à établir un droit de douane indirect.

Tous les riz se trouvent taxés au même prix, quelle que soit leur qualité. Or, ceci porte préjudice directement aux riz indochinois, qui sont inférieurs en qualité aux riz italiens, de telle sorte que, à prix égal, ce sont ces derniers qui ont la faveur du consommateur.

Il est donc à prévoir que le système de péréquation actuel soulèvera de sérieuses objections de la part des Vietnamiens, ceux-ci pouvant espérer, en effet, dans un régime de libre concurrence, trouver des débouchés en France, même pour l'alimentation, surtout si les riz italiens étaient affectés de droits de douane, alors que les riz indochinois en seraient affranchis.

2° Résolution formulée à l'unanimité par le Conseil économique, dans sa séance du 21 mars 1951.

Le Conseil économique,

Vu sa résolution, en date du 25 octobre 1950, par laquelle il a décidé de se saisir de l'étude d'ensemble de la situation actuelle de l'agriculture;

Vu sa décision, en date du 20 mars 1951, de procéder à une étude séparée de la situation actuelle de l'agriculture en Afrique du Nord, dans les départements et territoires d'outre-mer, et notamment de certaines grandes productions;

Après avoir entendu le rapport sur le problème du riz dans l'Union française, présenté, au nom de sa commission de l'économie de l'Union française, par M. Razakarivony;

Après avoir rejeté (1) une motion préjudicielle présentée par M. Martin, au nom du groupe de l'agriculture, tendant au renvoi de cette question, pour supplément d'information, à la commission de l'agriculture;

Considérant que la sous-alimentation règne de façon chronique dans les territoires d'outre-mer et qu'il est urgent de remédier à cet état de choses;

Considérant qu'il n'existe actuellement pas de concurrence entre la production métropolitaine de riz et celle des territoires d'outre-mer;

Que les besoins de la métropole en riz de table sont en augmentation et ne tarderont pas à atteindre 90.000 tonnes, qui ne pourront être fournies par la métropole qu'à concurrence des deux tiers;

Mais que, pour les besoins de l'alimentation du bétail, l'arrêt des importations en provenance des territoires d'outre-mer et notamment de l'Indochine, qui en étaient les principaux fournisseurs, a conduit les utilisateurs à se tourner vers des céréales de remplacement;

Considérant qu'un problème de concurrence pourrait se poser à la suite d'une reprise éventuelle des importations du riz d'Indochine, mais que ce problème, s'il se posait, trouverait sa solution dans l'utilisation traditionnelle des riz d'Indochine: secteur industriel et alimentation du bétail;

Considérant que le processus de majoration des prix du riz importé au profit des riz de Camargue, ne saurait être qu'une mesure provisoire,

Emet l'avis (2):

1° Qu'il convient d'encourager et d'intensifier la production du riz, en vue de l'augmentation de la consommation locale, dans les pays d'outre-mer, notamment en développant la production du riz à Madagascar, pour subvenir à l'alimentation de l'ensemble de la population;

2° Que des recherches techniques doivent être entreprises, afin de trouver la meilleure affectation à donner, dans la métropole, aux différents produits servant à la nourriture du bétail, céréales secondaires et riz;

3° Que le système de péréquation entre le riz d'importation et celui de Camargue actuellement en vigueur devrait être supprimé progressivement et dès la campagne prochaine; la mise en culture des 9.000 hectares cultivables devrait être assurée par des crédits d'investissements remboursables (3).

ANNEXES

SCRUTIN N° 1

Sur la motion préjudicielle présentée par le groupe de l'agriculture, tendant au renvoi à la commission de l'agriculture, du rapport et du projet d'avis relatifs au problème du riz dans l'Union française.

Nombre des votants	132
Ont voté pour	58
Ont voté contre	69
Se sont abstenus	5

Le Conseil économique n'a pas adopté.

Ont voté pour (58)

Groupe de l'agriculture. — MM. Biset, Bonjean, Boquen, Burgat, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, Desmeroux, Fauguet, Ferré, Forget, Fortané, Gauthier, Guellati, Jahan, Laborbe, Lamour, Leclercq, Lequertier, Lyonnet, Mangeard, Martin, Massot, Pénicaut, Rambeau, Robin, Schatz, Tardy, Van Graefschepe.

Groupe des coopératives. — MM. Barré, Benoist, de Laulanie, Gibert.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Bertin, Cagniard, Desse, Fougerolle, Gingembre, Lafond, Laroche-Joubert, Mayolle, Meunier, Pisson, Ricard, Schiaffino, Waendendries.

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Rastoin, Stoll, Thoumyre.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe de l'Union française. — M. Guinaudeau.

Ont voté contre (69).

Groupe de l'agriculture. — MM. Depernet (C. G. T.), Haniquaut (C. F. T. C.), Neau (C. G. T.), Rius (C. G. T.), Mme Rousse (C. G. T.).

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Chopin, Dauvergne, Gréory, Mériaux, Vallas.

Groupe des associations familiales. — MM. Brassel, Dary, Jesel, Monnin, Noddings.

Groupe de la pensée française. — M. Joliot-Curie.

Groupe des travailleurs:

C. G. T. — MM. Aubert, Bénard, Bouchaud, Boury, Mme Brisset, MM. Colombini, Crapier, Duret, Faure, Forgues, Gabrielli, Gouzien, Le Brun, Le Quère, Lemuhot, Leray, Marion, Maurice, Pascré, Piron, Racamond, Raynaud, Revardeau, Sauvalle, Sembsadji, Thomasson.

C. G. T.-F. O. — MM. Beyaert, Bomal, Bothereau, Champion, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters.

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Cade, Foulot, Levard, Liénart, Mayoud.

C. G. C. — M. Ducros.

Groupe de l'Union française. — MM. Assalé (C. G. T.), Bellanger, Bernard, Bouruet-Aubertot, Gueye Abbas (C. G. T.), Lawrence, Mage, Monthé, Paillieux (C. F. T. C.), Razakarivony (C. G. T.).

Se sont abstenus (5).

Groupe des coopératives. — M. Gaussel.

Groupe des entreprises nationalisées. — M. Lellouche.

Groupe de la Pensée française. — MM. Caujolle, Marchal, May.

SCRUTIN N° 2

Sur l'amendement présenté par le groupe de l'agriculture, tendant à la disjonction du paragraphe 3° du projet d'avis relatif au problème du riz dans l'Union française.

Nombre de votants	137
Ont voté pour	35
Ont voté contre	101
S'est abstenu	1

Le Conseil économique n' a pas adopté.

Ont voté pour (35).

Groupe de l'agriculture. — MM. Biset, Bonjean, Boquen, Burgat, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, Desmeroux, Fauguet, Ferré, Forget, Fortané, Gauthier, Guellati, Jahan, Laborbe, Lamour, Leclercq, Lequertier, Lyonnet, Mangeard, Martin, Massot, Pénicaut, Rambeau, Robin, Schatz, Tardy, Van Graefschepe.

Groupe des coopératives. — MM. Barré, Benoist, de Laulanie, Caussel, Gibert.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Ont voté contre (101.

Groupe de l'agriculture. — MM. Depernet (C. G. T.), Haniquaut (C. F. T. C.), Neau (C. G. T.), Rius (C. G. T.), Mme Rousse (C. G. T.).

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Chopin, Dauvergne, Gréory, Marant, Mériaux, Vallas.

Groupe des associations familiales. — MM. Brassel, Dary, Jesel, Monnin, Noddings, Vinot.

Groupe des entreprises nationalisées. — M. Grimpret.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Bertin, Cagniard, Desse, Fougerolle, Lafond, Laroche-Joubert, Mayolle, Meunier, Pisson, Ricard, Schiaffino, Waendendries.

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Rastoin, Stoll, Thoumyre.

---

(1) Ce vote a été acquis au scrutin public par 69 voix contre 58 et 5 abstentions (voir les résultats de ce scrutin n° 1, en annexe, page 163).

(2) Ce vote a été acquis par un vote à main levée, à l'unanimité.

(3) Ce paragraphe fut l'objet de deux amendements présentés par M. Martin, au nom du groupe de l'agriculture:

Le premier tendait à la disjonction du texte initial de ce paragraphe, qui était le suivant:

« 3° Que le système de péréquation entre le riz d'importation et celui de Camargue, actuellement en vigueur, devrait être supprimé; la mise en culture des 9.000 hectares cultivables devrait être assurée par des crédits d'investissements remboursables ».

Il fut repoussé par un vote au scrutin public par 101 voix contre 35 et 1 abstention (voir les résultats de ce scrutin n° 2, en annexe, page 163).

Le second tendait à ajouter au texte initial, après « devrait être supprimé », les mots « progressivement et dès la campagne prochaine ».

Cet amendement fut adopté par un vote au scrutin public par 79 voix contre 59 (voir les résultats de ce scrutin n° 3, en annexe, page 164).

Groupe de la pensée française. — MM. Caujolle, Joliot-Curie, Marchal, May.

Groupe des travailleurs:

C. G. T. — MM. Aubert, Bénard, Bouchaud, Boury, Mme Brisset, MM. Colombini, Crapier, Duret, Faure, Forgues, Gabrielli Gouzien, Le Brun, Le Quére, Lemuhot, Leray, Marion, Maurice, Pascré, Piron, Racamond, Raynaud, Revardeau, Sauvalle, Sembsadji, Thomasson.

C. G. T.-F. O. — MM. Beyaert, Bomal, Bothereau, Champion, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Walliser.

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Cade, Foulot, Levard, Liénart, Mayoud.

C. G. C. — M. Ducros.

Groupe de l'Union française. — MM. Assalé (C. G. T.), Bellanger, Bernard, Bouruet-Aubertot, Gueye-Abbas (C. G. T.), Guinaudeau, Lawrence, Mage, Monthé, Paillieux (C. F. T. C.), Poilay, Razakarivony (C. G. T.).

S'est abstenu (1).

Groupe des entreprises nationalisées. — M. Lellouche.

SCRUTIN N° 3

sur l'amendement déposé par le groupe de l'agriculture et tendant à ajouter au 3° du projet d'avis relatif au problème du riz dans l'Union française, après: « devrait être supprimé », les mots: « progressivement et dès la campagne prochaine ».

Nombre de votants..... 138

Ont voté pour..... 79
Ont voté contre..... 59

Le Conseil économique a adopté.

Ont voté pour (79).

Groupe de l'agriculture. — MM. Biset, Bonjean, Boquen, Burgat, Deleau (Jean), Denoyés, des Courtils, Desmeroux, Fauguet, Ferré, Forget, Fortané, Gauthier, Guellati, Jahan, Laborbe, Lamour, Leclercq, Lequertier, Lyonnet, Mangeard, Martin, Massot, Pénicault, Rambeau, Robin, Schatz, Tardy, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Chopin, Dauvergne, Gréory, Marant, Mériaux, Vallas.

Groupe des associations familiales. — M. Jesel.

Groupe des coopératives. — MM. Barré, Benoist, Beuque, de Laulanie, Gaussel, Gibert.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Grimpret, Lellouche.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Bertin, Cagniard, Desse, Fougerolle, Gingembre, Lafond, Laroche-Joubert, Mayolle, Meunier, Pisson, Ricard, Schiaffino, Waendendries.

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Deleau (Gustave), Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Rastoin, Stoll, Thoumyre.

Groupe de la pensée française. — MM. Caujolle, Marchal, May.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe de l'Union française. — MM. Bellanger, Bernard, Bouruet-Aubertot, Decron, Guinaudeau, Mage, Poilay.

Ont voté contre (59).

Groupe de l'agriculture. — MM. Depernet (C. G. T.), Haniquaut (C. F. T. C.), Neau (C. G. T.), Rius (C. G. T.), Mme Rousse (C. G. T.).

Groupe des associations familiales. — MM. Brassel, Dary, Monnin, Noddings.

Groupe de la pensée française. — M. Joliot-Curie.

Groupe des travailleurs:

C. G. T. — MM. Aubert, Bénard, Bouchaud, Boury, Mme Brisset, MM. Colombini, Crapier, Duret, Faure, Forgues, Gabrielli, Gouzien, Le Brun, Le Quère, Lemuhot, Leray, Marion, Maurice, Pascré, Piron, Racamond, Raynaud, Revardeau, Sauvalle, Sembsadji, Thomasson.

C. G. T. F. O. — MM. Beyaert, Bomal, Bothereau, Champion, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Walliser.

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Cade, Foulot, Levard, Liénart, Mayoud.

C. G. C. — M. Ducros

Groupe de l'Union française. — MM. Assalé (C. G. T.), Gueye-Abbas (C. G. T.), Lawrence, Monthé, Paillieux (C. F. T. C.), Razakarivony (C. G. T.).

III. — LE SUCRE DANS LES TERRITOIRES EXTRA-METROPOLITAINS DE L'UNION FRANÇAISE

1° Rapport présenté, au nom du Conseil économique, par M. Razakarivony.

Dans les territoires extra-métropolitains de l'Union française, les îles de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion constituent les plus grandes régions productrices de canne à sucre. Certains territoires, comme l'Indochine, la Nouvelle-Calédonie, Tahiti, produisent du sucre, mais celui-ci est, en général, consommé sur place et les quantités produites ne sont pas suffisantes pour assurer normalement la totalité des besoins locaux.

En outre, pour satisfaire ses propres besoins, la métropole a dû, jusqu'à l'année dernière, faire appel à des importations. Elle s'est toujours adressée, en priorité, à ses territoires d'outre-mer producteurs de canne à sucre, ce qui est d'ailleurs normal.

Il faut noter cependant que, pour la campagne 1950-1951, la métropole et les territoires d'outre-mer ont produit plus que ne pourra absorber l'ensemble des pays de l'Union française, tant et si bien que, pour la première fois, depuis la guerre, la France doit chercher des débouchés sur les marchés étrangers.

Le but du présent rapport est de déterminer les possibilités de production et de débouchés de nos territoires d'outre-mer.

I. — Le plan Monnet et les moyens a mettre en œuvre pour atteindre les objectifs prévus

Les plans de développement prévoyaient les objectifs suivants:

150.000 tonnes pour la Réunion;

200.000 tonnes pour les Antilles;

70.000 tonnes pour Madagascar (dont 40.000 tonnes pour le marché local);

150.000 tonnes pour l'Indochine.

Ces prévisions auraient pu être normalement atteintes, si les efforts des producteurs avaient porté:

1° Dans les cultures de canne à sucre, sur une amélioration des façons culturales et une extension des cultures: mécanisation de la préparation des terres; labours et sillonages par tracteurs à chenille et de charrues spécialement construites pour les terres cultivées en canne; mécanisation des transports, par l'utilisation de camions chargés dans les champs de canne; développement de nouvelles variétés de canne à sucre, assurant une augmentation du tonnage à l'hectare et de la teneur en sucre.

Il faut néanmoins reconnaître que les producteurs coloniaux, depuis la libération, ont éprouvé beaucoup de difficultés pour se procurer des devises et de la monnaie-matière, nécessaires à l'achat de matériel agricole pour la culture et l'usinage. Par ailleurs, en donnant aux Antilles et à la Réunion le statut de département français, le législateur métropolitain a, par voie de conséquence, contribué à augmenter le prix de revient du sucre de canne (salaires, impôts, charges sociales);

2° Dans les usines: installation d'un matériel moderne; nouveaux moulins, coupe-cannes; chaudières à haute pression de vapeur; chaulage automatique; clarification et filtration continues; turbines à sucre rapides et automatiques.

II. — Ressources et besoins de l'Union française en sucre

Les besoins et les ressources en sucre en France métropolitaine et de l'ensemble des territoires d'outre-mer s'établiraient, pour la campagne 1950-1951, comme suit:

	Milliers de tonnes. Production.	Consommation.
France métropolitaine et Sarre	1.300	900 23
Antilles	100	12
Réunion	106	5
Madagascar	17	18
Indochine		20
Afrique noire		45
Algérie		90
Tunisie		35
Maroc		180 (1)
Divers		
	1.523	1.305 23

III. — Débouchés, marchés

Le prix du sucre de canne produit dans les départements d'outre-mer est indiscutablement plus élevé que le prix du marché mondial.

(1) Sur ce total, 100.000 tonnes ont été importées de l'étranger, dont 80.000 tonnes de sucre cubain. Un accord est intervenu, réservant aux pays producteurs de l'Union française la moitié de ce marché.

N. B. — En ce qui concerne l'Indochine, la consommation indiquée ne représente que les importations.

L'Indochine, en effet, produit une certaine quantité de sucre blanc et de sucre de fabrication locale.

Pourtant, en faisant la comparaison, le prix du sucre américain est infiniment plus élevé que celui du sucre français.

La France et ses territoires d'outre-mer constituent donc, en fait, le seul client des départements d'outre-mer.

Le problème du placement des sucres de canne des nouveaux départements au sein de l'Union française se pose chaque année.

En effet, la production d'outre-mer, en matière de sucre, a atteint 180.000 tonnes en 1940.

En 1950, cette production s'est élevée aux environs de 210.000 tonnes (Guadeloupe: 60.000 tonnes; Martinique: 40.000 tonnes; Réunion: 110.000 tonnes).

En outre, le plan de modernisation et d'équipement avait prévu de porter la production sucrière à 350.000 tonnes, grâce à la réalisation d'investissements déjà réalisée ou à envisager.

De son côté, la production française est en sensible augmentation: la commission de l'agriculture du Conseil économique indique, pour 1950, une production de 1.200.000 tonnes et note qu'importatrice de 60.000 tonnes en 1949, la France métropolitaine passe, en 1950, exportatrice pour 200.000 tonnes.

Aussi, peut-on craindre, pour les années à venir, des difficultés de placement de cette production. Par ailleurs, le Maroc, gros consommateur de sucre, a déjà envisagé d'assurer la plus grande partie de son approvisionnement, grâce au régime de la porte ouverte sur les marchés étrangers; il a commencé à mettre à exécution ce projet.

Cependant, le problème des débouchés de la production sucrière des départements d'outre-mer n'est pas résolu, d'autant que la production mondiale a tendance à s'accroître dans une forte proportion.

Au cours de l'année 1950, la production de l'Union française a été facilement absorbée, car il semble qu'étant donné la conjoncture internationale et, bien que la production mondiale fut relativement élevée, la demande a été considérable sur le marché mondial (constitution des stocks de sécurité). Toutefois, cette situation a amené le Gouvernement à importer du sucre en quantité trop importante, à tel point que l'excédent de production n'a pu être placé. On espère néanmoins trouver un débouché en Allemagne. Encore, n'est-il pas sûr que cet excédent de sucre ne sera pas exporté à un prix inférieur à son prix de revient.

Pourtant, la situation actuelle n'est pas immuable. L'assimilation des départements français d'outre-mer entraîne comme conséquence juridique de traiter les producteurs de ces départements d'une manière identique à celle des producteurs métropolitains, c'est-à-dire d'assurer la parité du prix du sucre départ usine. S'il arrivait que la consommation de sucre de l'Union française soit inférieure à la production, cette réduction devrait être effectuée dans la même proportion pour la part métropolitaine et celle d'outre-mer.

En fait, actuellement, les producteurs coloniaux ont adhéré à une caisse de producteurs métropolitains, en vue de l'exportation. Elle a permis notamment d'exporter des sucres d'outre-mer sur le marché marocain et en Afrique noire et a ainsi décongestionné le marché colonial, mais les producteurs coloniaux n'ont aucune certitude d'écouler leur production sur le marché métropolitain.

⁂

Il semble bien que, depuis que le Maroc a repris ses importations de sucre étranger et que la France a augmenté ses emblavures de betterave, on se trouve en présence d'une menace latente de surproduction, ce qui signifie que, non seulement on tendra à la revision du plan Monnet, mais encore on sera amené à réduire la production générale de l'Union française. A ce sujet, il est nécessaire de rappeler que la métropole, en 1950-1951, a déjà dépassé la production prévue pour 1952 (1 million 300.000 tonnes) — il faut signaler cependant que cette production est attribuée à des circonstances atmosphériques particulières, la capacité normale de production étant de 1.200.000 tonnes — et que, au contraire, la production d'outre-mer n'a pas atteint, de loin, les normes prévues.

En cas de surproduction, il serait sans doute souhaitable de revenir à la parité initialement prévue.

Par ailleurs, les producteurs d'outre-mer font remarquer que l'assimilation des départements a eu pour conséquence d'accroître leurs difficultés, car l'industrie d'outre-mer se trouve en état d'infériorité, par rapport à celle de la métropole.

Ils font remarquer qu'il existe une disparité des charges réciproques et que les approvisionnements importés de France reviennent à un prix très supérieur (c'est ainsi que les engrais, du fait du transport, sont deux fois plus chers aux Antilles que dans la métropole).

Aussi, les producteurs et industriels demandent-ils que le prix du sucre soit fixé départ usine et non pas à l'arrivée dans le port métropolitain, la différence étant obtenue, grâce à une détaxe à la consommation ou au rétablissement de la détaxe de distance (1).

En effet, tandis que les sucres métropolitains ne supportent, entre l'usine et la raffinerie, que des frais de transport d'environ 350 F par quintal, la charge incombant aux sucres de la Réunion, par exemple, est de 700 F entre l'usine et le port d'embarquement et de 1.040 F entre ce port et la raffinerie métropolitaine.

Or, le principe de l'équivalence de traitement entre le sucre de canne et les sucres de betterave fut posé par une loi, qui remonte au 2 juillet 1843.

A la suite de l'abolition de l'esclavage, en 1848, les producteurs de sucre des Antilles ont obtenu, par la loi du 13 juin 1851, une détaxe de distance, fixée à 6 F par quintal, taux qui fut porté à 7 F par le décret du 27 mai 1852.

Elle fut supprimée en 1870.

Pour tenir la balance égale entre les sucres indigènes et ceux des colonies françaises, la loi du 7 avril 1897, pour compenser la charge supplémentaire des frais de transport des sucres d'outre-mer vers la métropole, accordait à ceux-ci une détaxe de distance de 2,25 F ou de 2,50 F aux 100 kilos, suivant qu'ils proviendraient des colonies de l'océan Atlantique ou des autres colonies. Les détaxes devaient être accordées sur justification et à raison des frais effectifs exposés pour le transport, sans pouvoir dépasser les taux fixés par la loi.

C'est par une mesure improvisée et sans consultation des organisations professionnelles que la loi de finances du 31 décembre 1945 a aboli les détaxes de distance.

Les raisons qui avaient fait accorder ces détaxes aux producteurs de la France d'outre-mer sont aujourd'hui plus impérieuses que jadis, car les départements d'outre-mer ont été assimilés à la métropole, notamment en ce qui concerne certaines charges sociales et le régime fiscal.

Etant donné les charges croissantes de production, les frais de transport vers la France et le coût des approvisionnements divers (matériel, engrais, etc.) venant de la métropole, les producteurs d'outre-mer, pour lesquels le prix de revient à l'arrivée dans un port français dépasse celui du sucre de betterave, ne peuvent supporter la concurrence de ce dernier que par le rétablissement de la détaxe de distance.

Si cette détaxe, dont le montant devrait atteindre environ 1.000 F métropolitains, par quintal de sucre, n'était pas accordée, les sucreries de la France d'outre-mer pourraient être contraintes de fermer leurs portes, ce qui entraînerait un chômage généralisé, la ruine financière des départements d'outre-mer et un préjudice très sérieux à l'activité des compagnies de navigation.

En outre, ils se fondent sur le fait que la disparité des coefficients de variation des cours du sucre est hors de proportion avec celui des salaires:

Sucre: 19. — Salaire: 34.

On peut ajouter néanmoins que le prix de la vie est tel, dans les Antilles, que ce coefficient de valorisation n'est pas suffisant pour assurer à la population un niveau de vie acceptable.

Un membre du groupe de l'agriculture a fait certaines observations, au cours des débats, en ce qui concerne la détaxe de distance. Il a fait remarquer que le prix du sucre peut être parfaitement identique, au départ des territoires d'outre-mer, soit égal à 64,02 F.

Il faut néanmoins souligner que ces 64,02 F comprennent l'impôt de solidarité agricole, qui est acquitté par la production betteravière française et inclus dans le prix du sucre. Cet impôt de solidarité représente 415 F à la tonne de betteraves, soit 3,19 F au kilo de sucre.

La détaxe de distance qui sera octroyée devrait donc permettre un prix départ usine de 64,02 F et ce prix départ usine permettrait, à son tour, le reversement à la caisse d'exportation d'une somme de 3,19 F, au kilo de sucre.

Il ne faut pas oublier que les sucres de betterave exportés ont obtenu, de la part du Gouvernement, un abattement de 3,19 F au kilo.

(1) Voir, à ce sujet, la proposition de loi de M. Babet n° 11194, invitant le Gouvernement à fixer désormais le prix du sucre de la Réunion, de la Guadeloupe et de la Martinique, en même temps que celui du sucre de betterave, et à le faire bénéficier, pour ses frais d'approche, d'une participation de la caisse nationale de péréquation des transports de sucre, à créer, ou d'une subvention budgétaire.

Toutefois, l'interdépendance complète de livraison des sucres a fait que ladite caisse d'exportation a payé les 3,19 F au kilo de sucre exporté, quelle que soit son origine. Ces exportations ont surtout porté, jusqu'ici, sur des sucres coloniaux, pour lesquels ces 3,19 F apparaissent irrécupérables, car il n'y a pas de taxe de solidarité agricole sur la canne à sucre.

En conclusion, il pense pouvoir se ranger à l'avis du rapporteur, mais sous la réserve que la détaxe de distance permettra d'établir un prix « départ » du sucre, qui assure un « reversement » d'une détaxe de 3,19 F au kilo de sucre. L'économie du système des exportations de sucre au sein de l'Union française risquerait d'être faussée dans le cas contraire, car la discrimination est impossible sur l'origine des sucres, dans les échanges à l'intérieur de l'Union française.

CONCLUSION

Il existe un problème latent de concurrence avec l'agriculture métropolitaine, pour les sucres des départements d'outre-mer. En réalité, les solutions recherchés au problème du sucre doivent être applicables et appliquées à l'ensemble des productions françaises de la métropole et des territoires d'outre-mer.

Il risque d'être d'autant plus délicat à résoudre que la canne à sucre paraissait, tout au moins à première vue, la production la plus avantageuse pour ces territoires. En effet, cette culture vient sur la plupart des terrains, même dans les dégradés où les autres plantes ne donnent que des résultats médiocres; par ailleurs, elle résiste relativement bien aux cyclones. Cependant, le prix de revient des produits d'exportation reste élevé, en raison d'un relief accidenté, qui limite l'établissement de voies de communication, notamment à la Martinique et à la Réunion. Il faut noter, enfin, que la forte densité de population a amené les habitants à mettre en valeur des terres à relief accusé et à valeur pauvre, ce qui interdit la culture mécanisée. De plus, il s'est produit, par suite de l'exploitation antérieure séculaire de ces terrains et de la dégradation des sols, un appauvrissement du sol, ce qui oblige les agriculteurs à employer une quantité importante d'engrais.

Il faut considérer, en outre, les difficultés qui résultent pour les producteurs des départements d'outre-mer de l'assimilation de ces pays à la métropole en ce qui concerne certaines charges sociales et le régime fiscal, difficultés auxquelles s'ajoutent les frais de transport du sucre vers la métropole et le prix plus élevé de leur approvisionnement venant de France. Il convient donc, pour que ces producteurs puissent supporter la concurrence de la métropole, en ce qui concerne le sucre, de rétablir immédiatement la détaxe de distance.

Mais il ne faut pas conclure trop hâtivement à l'impossibilité de trouver des débouchés aux sucres des départements d'outre-mer; même en admettant que la France métropolitaine se suffise à elle-même, il est évident que les pays d'outre-mer de l'Union française pourraient, si le niveau de vie de leurs habitants n'était pas si bas, consommer beaucoup plus de sucre: l'Afrique noire, par exemple, consomme à peine plus d'un kilo de sucre par habitant et par an, contre 20 kilos en France. La consommation de l'Afrique du Nord pourrait et devrait être sensiblement accrue.

Des salaires décents, des prix convenables, pour payer des produits du sol, devraient permettre, à long terme, d'élargir considérablement les débouchés des sucres des départements d'outre-mer, même si d'autres pays s'orientent vers la production locale de sucre — comme Madagascar actuellement, avec l'importante usine de la Mahavavy.

Les objections que l'on pourrait faire à la création d'une usine venant accroître le déséquilibre entre production et consommation pourraient être limitées, du fait que la Mahavavy se serait engagée à ne pas, en cas de rétablissement du contingentement, demander un contingent quelconque de sucre, ni de rhum, sur l'Union française. On peut, par ailleurs, espérer que les conditions naturelles de la plaine de Mahavavy, la perfection technique des installations foncières et industrielles, permettront à cette usine de produire à un prix de revient nettement plus bas que celui de l'ensemble de la production français et que, par là même, elles permettront de satisfaire les besoins de la demande locale, en accroissement, à un prix bas, ainsi que de trouver un débouché sur les marchés extérieurs, au prix mondial.

Cependant, dans l'immédiat, le problème demeure posé. L'assainissement du prix de revient est, peut-être, une solution économique, mais, sur le plan humain, elle entraînerait — et déjà elle entraîne — par la mécanisation, la mise en chômage de très nombreux ouvriers agricoles ou d'usines, pour lesquels il n'y a, faute de remploi possible, qu'une perspective d'effroyable misère.

On peut donc se demander si, en attendant une extension de la consommation, par l'élévation du niveau de vie dans les pays d'outre-mer, il ne serait pas nécessaire d'envisager très sérieusement d'autres solutions:

1° Il est certain que la production d'une grande quantité de vivres aux Antilles et à la Réunion se heurte à de sérieuses difficultés; le problème n'est cependant peut-être pas aussi insoluble qu'on veut bien le dire et son importance justifierait des études approfondies, confiées à des techniciens compétents, avec des crédits suffisants;

2° Tout devrait être fait pour trouver d'autres ressources que le sucre; bien qu'elle aussi soit menacée de crise, la banane fournit déjà un appoint appréciable; le café a donné, dans ces îles, une production de grande qualité, qui pourrait peut-être connaître un renouveau; le cacao et la vanille également. La confiturerie, l'exploitation fruitière pourraient être développées davantage;

3° D'autre part, le fait qu'aucune resource minérale n'ait été décelée ne prouve pas qu'il n'y en ait point; des prospections sérieuses s'imposent;

4° Le développement de la pêche, enfin, pourrait, dans ces mers poissonneuses, fournir un complément substantiel, voire un produit d'exportation, la langouste — par exemple — abonde aux Antilles, au point qu'elle est peu recherchée. Elle pourrait être exportée en frigo ou en conserve.

Ces problèmes complexes, qui posent également des questions d'ordre démographique et ne peuvent entrer dans le cadre de ce rapport, devront faire l'objet d'une étude spéciale très approfondie.

La gravité de la situation exige que l'on se décide à sortir de la routine, pour résoudre un problème absolument essentiel à l'existence de plusieurs centaines de milliers de personnes.

ANNEXES

Importations en France.

Sucre brut, canne et betterave (1).

	(EN MILLIERS DE QUINTAUX)					
	1938	1947	1948	1949	1950 (10 mois)	1950 (12 mois)
Territoires d'outre-mer	1.817,2	99,2	53,5	564,9	1.139	»
Etranger	1.242,6	259,3	1.918,2	764,6	1.177,4	»
Total	3.059,8	358,5	1.971,7	1.329,5	2.316,4	»
Dont:						
Guadeloupe	456	»	»	246,3	347,4	(2) 500
Martinique	471,5	1,2	4,8	111,1	266,3	(2) 289
Réunion	801,9	97,9	48,5	205,1	525,3	(2) 609
Madagascar	76,3	»	0,1	»	»	»
Indes néerlandaises	297,9	»	»	»	»	»
République dominicaine	383	»	14,6	»	»	»
Cuba	549,1	233,9	1.211,6	660,9	1.183,4	»

(2) Ces chiffres ont été communiqués par le syndicat de producteurs de rhum et de sucre.

Valeur exportations (millions de francs du territoire) (1).

	TOTAL	SUCRE
Réunion:		
1938	206	155,9
1949	3.020,5	2.327,9
Martinique:		
1938	309,6	145
1949	5.185	1.014,4
Guadeloupe:		
1938	296,5	125,3
1949	6.842,4	3.219

(1) Chiffres tirés du *Bulletin mensuel de la statistique d'outre-mer.*

Exportations.

Tonnes.

	1938	1947	1948	1949	1950 (6 mois.)	1950 (12 mois.)
Réunion:						
Sucre.....	76.266	72.241	67.664	98.708	48.000	65.009
Martinique:					(8 mois.)	(12 mois.)
Sucre.....	51.395	13.917	14.182	17.950	30.670	32.033
Guadeloupe:					(7 mois.)	
Sucre.....	45.328	28.838	19.779	42.241	38.307	

Prix de gros en France.

Sucre rendu entrepôt: 100 kg.

	Prix français	Prix américain.
1948	5.856	—
1949	6.897	
Novembre 1950	6.402	4.966

L'exemple étranger.

Il importe de signaler que la situation de la France vis-à-vis de ses départements d'outre-mer, producteurs de sucre, présente une certaine analogie avec celle de la Grande-Bretagne, qui a la responsabilité de trouver des débouchés à la production antillaise britannique et à celle de la Jamaïque, dont le prix de revient est également supérieur au prix mondial. En outre, certains pays du Commonwealth sont exportateurs de sucre.

La Grande-Bretagne a, en partie, résolu son problème, à la suite de la conférence du sucre (novembre 1949-janvier 1950) en s'engageant à acheter une quantité fixée de la production caraïbe, pendant une durée de cinq ans. Le prix serait établi, chaque année, en fonction des prix de revient.

Par ailleurs, les quantités achetées pourront augmenter, dans la mesure où la consommation locale augmentera également.

En fait, il est à prévoir que les accords à long terme ainsi conclus amèneront peu à peu l'Angleterre à s'approvisionner uniquement sur le marché du Commonwealth, qui jouit d'un marché préférentiel.

2° Résolution formulée à l'unanimité par le Conseil économique, dans sa séance du 21 mars 1951.

Le Conseil économique,

Vu sa résolution en date du 25 octobre 1950, par laquelle il a décidé de se saisir de l'étude d'ensemble de la situation actuelle de l'agriculture;

Vu sa décision, en date du 20 mars 1951 de procéder à une étude séparée de la situation actuelle de l'agriculture en Afrique du Nord, dans les départements et territoires d'outre-mer, et notamment de certaines grandes productions;

Après avoir entendu le rapport sur le sucre dans les territoires extra-métropolitains de l'Union française, présenté, au nom de la commission de l'économie de l'Union française, par M. Razakarivony;

Considérant qu'il existe un problème latent de concurrence entre le sucre de la métropole et ceux des départements d'outre-mer et que le problème des débouchés de la production sucrière de ces départements est loin d'être résolu;

Mais considérant, par ailleurs, que les pays d'outre-mer pourraient, si leur niveau de vie était plus élevé, accroître sensiblement leur consommation et fournir un débouché aux sucres des départements d'outre-mer;

Considérant que les prix de revient du sucre des départements d'outre-mer est indiscutablement plus élevé que le prix du marché mondial et constatant que l'assimilation des départements d'outre-mer a eu pour conséquence d'accroître les difficultés et les charges de ces pays,

Emet l'avis (1):

1° Que, dans l'immédiat, la détaxe de distance, supprimée en 1945, devrait être rétablie, pour permettre aux producteurs des départements d'outre-mer de supporter la concurrence du sucre métropolitain;

2° Qu'il convient d'étudier, pour les départements d'outre-mer, la possibilité de substituer, dans une certaine mesure, aux cultures de canne, d'autres cultures nécessaires à la population, soit pour sa consommation, soit pour les échanges extérieurs, adaptées aux conditions naturelles et de consacrer à ces études les moyens techniques et financiers nécessaires.

(1) Ce vote a été acquis par un vote à main levée à l'unanimité.

PRESTATIONS FAMILIALES

PROBLEME DES PRESTATIONS FAMILIALES, DANS SON ENSEMBLE

(Question dont le Conseil économique s'est saisi, en application des articles 1er et 2 de sa loi organique du 27 octobre 1946, et de l'article 25 de son règlement intérieur.)

Résolution formulée par le Conseil économique dans sa séance du 21 mars 1951.

Le Conseil économique,

Vu le projet de résolution présenté, au nom de sa commission du travail, de la santé et de la population, par M. Pierre Vinot;

Désireux d'attirer l'attention du Parlement et du Gouvernement sur l'ensemble de ses travaux relatifs aux prestations familiales:

1° Rappelle sa résolution du 8 décembre 1949 « considérant la situation des familles françaises, caractérisée par la comparaison des ressources et des besoins vitaux »;

2° En ce qui concerne la fixation de la base de calcul des prestations familiales,

Rappelle ses avis des 21 mars 1950 et 6 février 1951, tendant à ce que le chiffre de base des allocations soit, conformément à la loi du 22 août 1946, provisoirement suspendue, égal à 225 fois le salaire horaire du manœuvre ordinaire de l'industrie des métaux de la région parisienne;

3° En ce qui concerne l'indexage des loyers,

Rappelle son avis du 6 février 1951, aux termes duquel il y a lieu de ne pas maintenir comme base de variation des loyers le salaire servant au calcul des prestations familiales;

4° En ce qui concerne la parité des prestations,

Rappelle son avis du 6 février 1951, tendant à ce que toutes les catégories de familles bénéficient des mêmes allocations familiales;

5° En ce qui concerne les abattements de zones,

Rappelle son avis du 21 mars 1950, tendant à ce que le chiffre de base soit le même dans toute la France;

6° En ce qui concerne les enfants de plus de dix ans,

Rappelle sa résolution du 21 mars 1950, demandant que le total des pourcentages, par rapport au salaire de base alloué à une famille, au titre des allocations familiales et de salaire unique, soit majoré d'autant de fois dix points qu'il y a d'enfants à charge de plus de dix ans;

7° En ce qui concerne les allocataires non salariés,

Rappelle sa résolution du 21 mars 1950, demandant que l'allocation de salaire unique, égale à 50 p. 100 du salaire de base, soit appliquée aux allocataires non salariés ayant cinq enfants à charge ou quatre enfants au-dessous de dix ans;

8° En ce qui concerne le budget annexe des allocations agricoles,

Rappelle sa résolution du 21 mars 1950, aux termes de laquelle la loi n° 49-946 du 16 juillet 1949 doit être purement et simplement abrogée, si des dispositions législatives ne sont pas prises, de toute urgence, permettent au budget annexe de répondre aux intentions de ses auteurs;

9° En ce qui concerne les prestations de la population non active et les indemnités compensatrices, en vue de dégager les caisses des différents régimes des charges qui pèsent sur elles, alors qu'elles incombent, par nature, à la collectivité nationale,

Rappelle, notamment, sa résolution du 6 février 1951, précisant qu'il appartient à l'Etat de couvrir les dépenses résultant des prestations servies à la population non active;

10° En ce qui concerne la surcompensation,

Rappelle sa résolution du 20 juin 1950, aux termes de laquelle il convient, en cas de mise en application de la surcompensation nationale, de ne pas en restreindre le champ aux trois services des mines, de la Société nationale des chemins de fer français et d'Electricité de France, qui semblent les plus lourdement déficitaires, mais de l'étendre à l'ensemble des régimes spéciaux, y compris ceux des fonctionnaires de l'Etat et des collectivités locales,

Emet l'avis (1):

Qu'il soit tenu compte, dans l'élaboration des solutions qui seront retenues, des avis émis par le Conseil économique dans ses séances des 9 février 1949, 8 décembre 1949, 21 mars 1950, 20 juin 1950, 20 décembre 1950 et 6 février 1951.

ANNEXE

SCRUTIN

Sur l'ensemble du projet de résolution relatif au problème des allocations familiales dans son ensemble.

Nombre de votants..... 128

Ont voté pour..... 78
Ont voté contre..... 29
Se sont abstenus..... 21

Le Conseil économique a adopté.

Ont voté pour (78).

Groupe de l'agriculture. — MM. Bonjean, Boquen, Burgat, Depernet (C.G.T.), Denoyés, des Courtils, Desmeroux, Ferré, Forget, Gauthier, Guellati, Jahan, Haniquaut (C. F. T. C.), Lamour, Lequertier, Lyonnet, Martin, Massot, Neau (C. G. T.), Rius (C. G. T.), Robin, Mme Rousse (C. G. T.), MM. Schatz, Tardy, Van Graefschepe.

Groupe des associations familiales. — MM. Brassel, Dary, Jesel, Leroy, Monnin, Noddings, Vinot.

Groupe des coopératives. — MM. Barré, Benoist, de Laulanie, Gibert.

Groupe des entreprises privées. — Confédération générale du commerce et de l'industrie. — M. Lejour.

Groupe de la pensée française. — MM. Caujolle, Joliot-Curie, Marchal.

Groupe des sinistrés. — M. Barat.

Groupe des travailleurs:

C. G. T. — MM. Aubert, Bénard, Bouchaud, Boury, Mme Brisset, MM. Colombini, Crapier, Duret, Faure, Forgues, Gabrielli, Gouzien, Le Brun, Le Quère, Lemuhot, Leray, Marion, Maurice, Pascré, Piron, Racamond, Raynaud, Revardeau, Sauvalle, Sembsadji, Thomasson.

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Cade, Foulot, Levard, Liénart, Mayoud.

Groupe de l'Union française. — MM. Assalé (C. G. T.), Guèye-Abbas (C. G. T.), Lawrence, Paillieux (C. F. T. C.), Razakarivony (C. G. T.).

Ont voté contre (29).

Groupe des entreprises privées:

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Bertin, Cagniard, Desse, Fougerolle, Gingembre, Lafond, Laroche-Joubert, Mayolle, Meunier, Pisson, Ricard, Schiaffino, Waendendries.

Entreprises commerciales. — MM. Bamberger, Cauchois, Delau (Gustave), Goudaert, Lacour-Gayet, Lemaire-Audoire, Rastoin, Stoll, Thoumyre.

Groupe de l'Union française. — MM. Bellanger, Bernard, Bouruet-Aubertot, Decron, Guinaudeau, Pollay.

Se sont abstenus (21).

Groupe de l'artisanat. — MM. André (Jean-Louis), Chopin, Dauvergne, Gréory, Marant, Mériaux, Vallas.

Groupe des coopératives. — M. Gaussel.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Grimpret, Lellouche.

Groupe de la pensée française. — M. May.

Groupe des travailleurs — (C. G. T.-F. O.). — MM. Beyaert, Bomal, Bothereau, Champion, Delamarre, Goudy, Lapeyre, Pagliano, Peeters, Walliser.

(1) Ce vote a été acquis au scrutin public par 78 voix contre 29 et 21 abstentions (voir le résultat du scrutin en annexe, page 168).

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.